



UNIVERSIDAD JUÁREZ AUTÓNOMA DE TABASCO

“Estudio en la duda. Acción en la fe”

División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco



**EDUCACIÓN VIAL EN LA DIVISIÓN ACADÉMICA
MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO, UNA ESTRATEGIA PARA
LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.**

TESIS

PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN ATENCIÓN PREHOSPITALARIA Y DESASTRES

PRESENTAN:

SAMANTHA CAROLINA RUÍZ LÓPEZ

LUCÍA VELÁZQUEZ VELÁZQUEZ

ASESOR:

M. en P. ROCÍO GONZÁLEZ PÉREZ



UNIVERSIDAD JUÁREZ AUTÓNOMA DE TABASCO

“Estudio en la duda. Acción en la fe”

División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco



**EDUCACIÓN VIAL EN LA DIVISIÓN ACADÉMICA
MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO, UNA ESTRATEGIA PARA
LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.**

TESIS

PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN ATENCIÓN PREHOSPITALARIA Y DESASTRES

PRESENTAN:

SAMANTHA CAROLINA RUÍZ LÓPEZ

LUCÍA VELÁZQUEZ VELÁZQUEZ

ASESOR:

M. en P. ROCÍO GONZÁLEZ PÉREZ

Reporte de similitud de Software Antiplagio

Educación vial en la División
Académica Multidisciplinaria de
Comalcalco, una estrategia para la
prevención de accidentes.

Por Samantha Carolina Ruíz López

Educación vial en la División Académica Multidisciplinaria
de Comalcalco, una estrategia para la prevención de
accidentes.

INFORME DE ORIGINALIDAD

11%

ÍNDICE DE SIMILITUD

FUENTES PRIMARIAS



**UNIVERSIDAD JUÁREZ
AUTÓNOMA DE TABASCO**

"ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE"



DIVISIÓN ACADÉMICA MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO

Comalcalco, Tabasco 29 de noviembre de 2017
Oficio No. DAMC/1732-1/17

Asunto: Autorización de impresión de
Trabajo Recepcional por Tesis.

**C. SAMANTHA CAROLINA RUÍZ LÓPEZ
PASANTE DE LA LICENCIATURA EN
ATENCIÓN PREHOSPITALARIA Y DESASTRES
PRESENTE**

Por medio del presente y en cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Titulación de los Planes y Programas de Estudio de Licenciatura y Técnico Superior Universitario, vigente, en el Capítulo IV art. 85, me permito informarle que se autoriza la impresión del Trabajo Recepcional bajo la Modalidad de Tesis titulado "Educación Vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, una Estrategia para la Prevención de Accidentes", para sustentar su examen profesional de la Licenciatura en Atención Prehospitalaria y Desastres, asesorada por la Mtra. Rocío González Pérez.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

**M. A. P. HUGO ADRIÁN BARRAU MADRIGAL
DIRECTOR**



C.c.p. Archivo
MAP'HABM/lce'mij

Miembro CU-MEX desde 2008



UNA ALIANZA DE CALIDAD POR LA EDUCACIÓN SUPERIOR

Rancharía Sur Cuarta Sección, C.P. 86650 Comalcalco, Tabasco
Tel. (993) 358.15.00 Ext. 6901 E-mail: titulados.damc@hotmail.mx



**UNIVERSIDAD JUÁREZ
AUTÓNOMA DE TABASCO**

“ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE”



DIVISIÓN ACADÉMICA MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO

Comalcalco, Tabasco 29 de noviembre de 2017
Oficio No. DAMC/1733-2/17

Asunto: Autorización de impresión de
Trabajo Recepcional por Tesis.

**C. LUCIA VELÁZQUEZ VELÁZQUEZ
PASANTE DE LA LICENCIATURA EN
ATENCIÓN PREHOSPITALARIA Y DESASTRES
P R E S E N T E**

Por medio del presente y en cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Titulación de los Planes y Programas de Estudio de Licenciatura y Técnico Superior Universitario, vigente, en el Capítulo IV art. 85, me permito informarle que se autoriza la impresión del Trabajo Recepcional bajo la Modalidad de Tesis titulado “Educación Vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, una Estrategia para la Prevención de Accidentes”, para sustentar su examen profesional de la Licenciatura en Atención Prehospitalaria y Desastres, asesorada por la Mtra. Rocío González Pérez.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

**M. A. P. HUGO ADRIAN BARRAU MADRIGAL
DIRECTOR**

C.c.p. Archivo
MAP'HABM/lce'mij



**UNIVERSIDAD JUÁREZ
AUTÓNOMA DE TABASCO**

"ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE"

DIVISIÓN ACADÉMICA MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO



ACTA DE REVISIÓN DE TRABAJO RECEPCIONAL

El día 16 de noviembre de 2017, en la ciudad de Comalcalco, Tabasco, se reunieron los miembros de la Comisión Revisora del Trabajo Recepcional designada por la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, en cumplimiento al Capítulo IV, Artículo 70 del Reglamento de Titulación de los Planes y Programas de Estudio de Licenciatura y Técnico Superior Universitario, para examinar el Trabajo Recepcional de Licenciatura Titulado:

"Educación Vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, una Estrategia para la Prevención de Accidentes"

Presentó el/la C: **Samantha Carolina Ruíz López**

Con Matricula: **112P5022**

Aspirantes al Título de:

Licenciado en Atención Prehospitalaria y Desastres

Después de intercambiar opiniones, los miembros de la Comisión Revisora manifestaron **SU APROBACIÓN DEL TRABAJO RECEPCIONAL**, para que se expida el oficio de impresión correspondiente.

COMISIÓN REVISORA

Mtra. Rocío González Pérez
Asesor (es)

Mtra. Hernilda de la Rosa Pérez

Mtra. Alejandra Rosaldo Rocha

Mtra. Mirelda Velázquez Gutiérrez

Mtra. Dory Magaña Ricárdez

Mtro. Luís Alberto Morales Gutiérrez

C.c.p. Archivo
MC TRF/LIC/MJ

México, C.T.M. 3 de mayo de 2017
Consortio de
Universidades
Mexicanas
UN LADO DE DUDA PARA EDUCACIÓN SUPERIOR

Ranchería Sur Cuarta Sección, C.P. 86650 Comalcalco, Tabasco
Tel. (993) 358.15.00 Ext. 6901 E-mail: direccion.damc@ujat.mx



**UNIVERSIDAD JUÁREZ
AUTÓNOMA DE TABASCO**

"ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE"

DIVISIÓN ACADÉMICA MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO



ACTA DE REVISIÓN DE TRABAJO RECEPCIONAL

El día 16 de noviembre de 2017, en la ciudad de Comalcalco, Tabasco, se reunieron los miembros de la Comisión Revisora del Trabajo Recepcional designada por la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, en cumplimiento al Capítulo IV, Artículo 70 del *Reglamento de Titulación de los Planes y Programas de Estudio de Licenciatura y Técnico Superior Universitario*, para examinar el Trabajo Recepcional de Licenciatura Titulado:

"Educación Vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, una Estrategia para la Prevención de Accidentes"

Presentó el/la C: Lucía Velázquez Velázquez

Con Matricula: **112P5032**

Aspirantes al Título de:

Licenciado en Atención Prehospitalaria y Desastres

Después de intercambiar opiniones, los miembros de la Comisión Revisora manifestaron **SU APROBACIÓN DEL TRABAJO RECEPCIONAL**, para que se expida el oficio de impresión correspondiente.

COMISIÓN REVISORA


Mtra. Rocío González Pérez
Asesor (es)


Mtra. Hernilda de la Rosa Pérez


Mtra. Alejandra Rosaldo Rocha


Mtra. Mirelda Velázquez Gutiérrez


Mtra. Dory Magaña Ricárdez


Mtro. Luís Alberto Morales Gutiérrez

C.e.p. Archivo
MC TRF/LIC/MIJ

Memorandum de
Consortio de
Universidades
Mexicanas
CONSORCIO DE UNIVERSIDADES MEXICANAS

Ranchería Sur Cuarta Sección, C.P. 86650 Comalcalco, Tabasco
Tel. (993) 358.15.00 Ext. 6901 E-mail: direccion.damc@ujat.mx



**UNIVERSIDAD JUÁREZ
AUTÓNOMA DE TABASCO**

"ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE"



DIVISIÓN ACADÉMICA MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO

CARTA AUTORIZACIÓN

El que suscribe, autoriza por medio del presente escrito a la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco para que utilice tanto física como digitalmente la tesis de grado denominada "Educación Vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, una Estrategia para la Prevención de Accidentes", de la cual soy autor y titular de los Derechos de Autor.

La finalidad del uso por parte de la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco de la tesis antes mencionada, será única y exclusivamente para difusión, educación y sin fines de lucro; autorización que se hace de manera enunciativa más no limitativa para subirla a la Red Abierta de Bibliotecas Digitales (RABID) y a cualquier otra red académica con las que la Universidad tenga relación institucional.

Por lo antes manifestado, libero a la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco de cualquier reclamación legal que pudiera ejercer respecto al uso y manipulación de la tesis mencionada y para los fines estipulados en éste documento.

Se firma la presente autorización en la ciudad de Comalcalco, Tabasco a los 10 días del mes de diciembre del año 2017.

AUTORIZO

Samantha Carolina Ruíz López



**UNIVERSIDAD JUÁREZ
AUTÓNOMA DE TABASCO**

“ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE”



DIVISIÓN ACADÉMICA MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO

CARTA AUTORIZACIÓN

El que suscribe, autoriza por medio del presente escrito a la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco para que utilice tanto física como digitalmente la tesis de grado denominada “Educación Vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, una Estrategia para la Prevención de Accidentes”, de la cual soy autor y titular de los Derechos de Autor.

La finalidad del uso por parte de la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco de la tesis antes mencionada, será única y exclusivamente para difusión, educación y sin fines de lucro; autorización que se hace de manera enunciativa más no limitativa para subirla a la Red Abierta de Bibliotecas Digitales (RABID) y a cualquier otra red académica con las que la Universidad tenga relación institucional.

Por lo antes manifestado, libero a la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco de cualquier reclamación legal que pudiera ejercer respecto al uso y manipulación de la tesis mencionada y para los fines estipulados en éste documento.

Se firma la presente autorización en la ciudad de Comalcalco, Tabasco a los 10 días del mes de diciembre del año 2017.

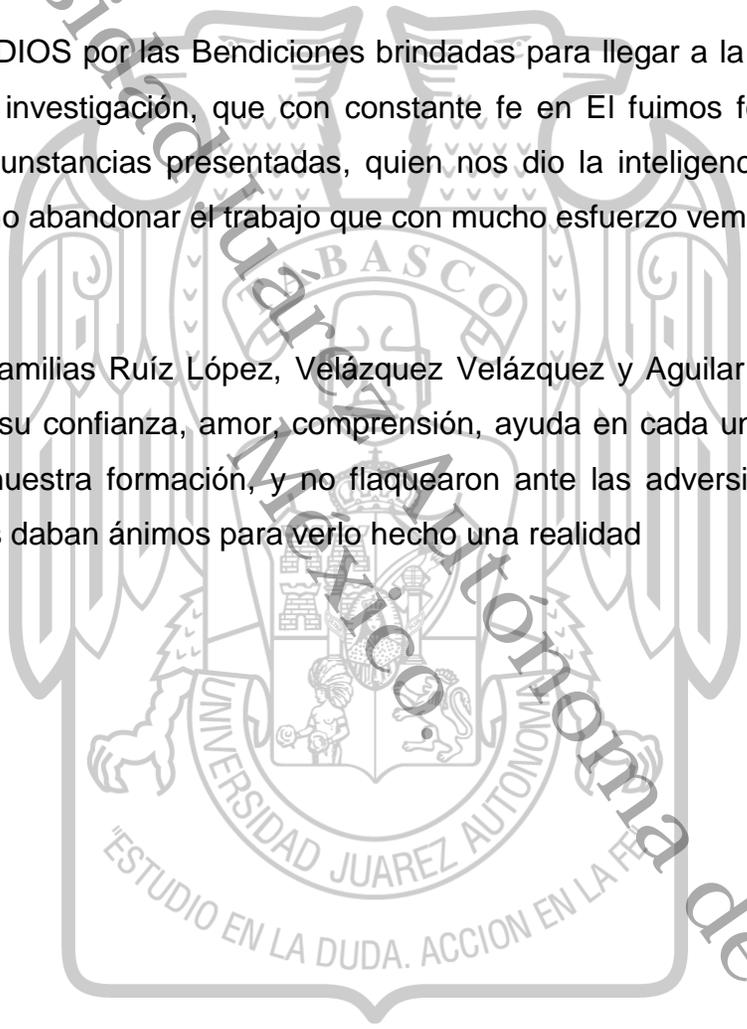
AUTORIZO

Lucía Velázquez Velázquez

DEDICATORIAS

Dedicado a DIOS por las Bendiciones brindadas para llegar a la finalización de este proyecto de investigación, que con constante fe en El fuimos fortalecidas ante las distintas circunstancias presentadas, quien nos dio la inteligencia y sabiduría para continuar y no abandonar el trabajo que con mucho esfuerzo vemos realizado.

A nuestras familias Ruíz López, Velázquez Velázquez y Aguilar Velázquez quienes depositaron su confianza, amor, comprensión, ayuda en cada una de nosotras para seguir con nuestra formación, y no flaquearon ante las adversidades; al contrario, cada día nos daban ánimos para verlo hecho una realidad



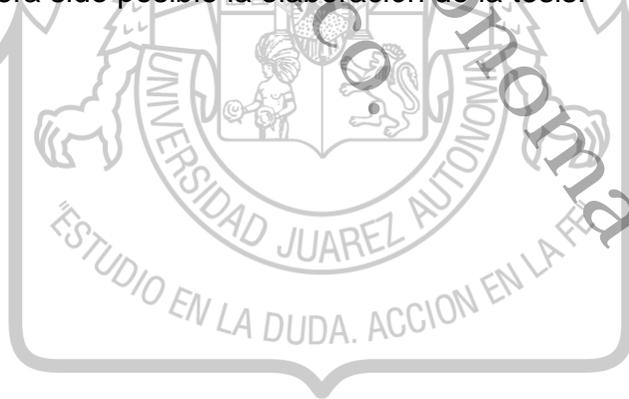
Universidad Juarez Autónoma de Tabasco.

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a nuestra asesora de tesis la M. en P. Rocío González Pérez quien con sus conocimientos y sobre todo disponibilidad tuvo la dedicación continua para guiarnos en la realización de nuestra investigación, a pesar de sus compromisos laborales y personales siempre nos atendía con dedicación aclarándonos dudas y brindándonos estrategias para continuar, y así, poder lograr lo que hoy con mucha felicidad vemos realizado.

Al Director de nuestra División Académica el M.A.P. Hugo Adrián Barjau Madrigal, al personal administrativo y docente que labora en la Institución, quienes aceptaron la realización de nuestro proyecto de investigación y de la misma forma colaboraron en la resolución de nuestro Instrumento para obtener los datos de estudio.

A los alumnos de las Licenciaturas en Atención Prehospitalaria y Desastres, Enfermería, Médico Cirujano y Rehabilitación Física quienes participaron resolviendo los instrumentos de investigación siendo parte fundamental de la muestra de estudio, sin ellos no hubiera sido posible la elaboración de la tesis.



de Tabasco.

RESUMEN

Introducción: En México se reporta una tasa de 14.4 muertos por cada 100 mil habitantes, Tabasco ocupa el cuarto lugar en índice de accidentes a nivel nacional (CONAPRA, 2015). Actualmente se tienen 1.3 millones de muertes por año en el mundo derivado de accidentes viales siendo la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años (OMS, 2016). **Objetivos:** Realizar un diagnóstico de educación vial en la DAMC para la creación de una propuesta de lineamientos como estrategia para la prevención de accidentes. **Material y Métodos:** Se realizó un estudio descriptivo transversal, se aplicó un instrumento para medir la educación vial como peatón, conductor y usuario del transporte público a 344 individuos (42 profesores, 3 técnicos académicos, 257 estudiantes de los cuatro programas ofertados por la División, 41 personas administrativas y de intendencia sindicalizadas) de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco. **Resultados:** El 79% de la población estudiada no conoce la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco; la prevalencia de accidentes viales es de 38%, donde el esguince cervical fue el tipo de lesión más frecuente con el 29%. El 49% de los usuarios del estacionamiento de la DAMC estudiados se estacionan de manera correcta, el 67.4% no usa los puentes peatonales. **Conclusiones:** El conocimiento y apego a la normatividad de tránsito y la cultura adherida a la educación vial permiten la reducción de accidentes viales, el índice de mortalidad y discapacidades físicas.

Palabras claves: Educación vial, Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco, estrategia, cultura vial, conocimiento.

ABSTRACT

Introduction: In Mexico, a rate of 14.4 deaths per 100 thousand inhabitants is reported. According to CONAPRA, Tabasco ranks fourth in the national accident rate (CONAPRA, 2015). Currently there are 1.3 million deaths per year in the world derived from road accidents, being the first cause of death among young people between 15 and 29 years old (WHO, 2016). **Objectives:** Carry out a diagnosis of road safety in the DAMC for the creation of a proposal of guidelines as a strategy for the prevention of accidents. **Material:** and **Methods:** A cross-sectional descriptive study was carried out, an instrument was applied to measure public education as a pedestrian, driver and user of public transport to 344 individuals (42 professors, 3 academic technicians, 257 students from the four programs offered by the division, 41 administrative and unionized administrative personnel) of the Multidisciplinary Academic Division of Comalcalco. **Results:** 79% of the population studied does not know the Traffic and Highway Law of the State of Tabasco. The prevalence of road accidents is 38%, where cervical sprain was the most frequent type of injury with 29%. 49% of the users of the parking of the DAMC studied are parked correctly, 67.4% do not use pedestrian bridges. **Conclusions:** The knowledge and adherence to traffic regulations and the culture attached to road safety education allow the reduction of road accidents, the mortality rate and physical disabilities.

Key words: Traffic education, Traffic and road law of the State of Tabasco, strategy, road culture, knowledge.

ABREVIATURAS

BM: Banco Mundial

CONAMED: Comisión Nacional de Arbitraje Médico

DGCES: Dirección General de Calidad y Educación en Salud.

DAMC: División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco

IMESEVI: Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

SCTCONAPRA: Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

OMS: Organización Mundial de la Salud

ONU: Organización de las Naciones Unidas

OPS: Organización Panamericana de la Salud

UNAM: Universidad Nacional Autónoma de México

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

UNIVERSIDAD JUAREZ AUTÓNOMA DE TABASCO
"ESTUDIO EN LA DUDA. ACCION EN LA FE"

de Tabasco.

ÍNDICE

DEDICATORIAS	viii
AGRADECIMIENTO	ix
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
ABREVIATURAS	xii
INTRODUCCIÓN	1
CONTEXTO METODOLÓGICO PARA ABORDAR LA EDUCACIÓN VIAL	4
MARCO TEÓRICO/ ANTECEDENTES	4
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	49
JUSTIFICACIÓN	52
OBJETIVOS	54
Objetivo general	54
Objetivos específicos	54
HIPÓTESIS	54
MATERIALES Y MÉTODOS	54
Enfoque de la investigación	54
Diseño de estudio	54
Universo	54
Muestreo	54
Muestra	54
Sujetos de estudio	54
Criterios de inclusión y exclusión	55
Variables de estudio	56
Operacionalización de las variables	59
Instrumentos, técnicas y procedimientos	59
Análisis de la información	60
Consideraciones éticas	60

DISTRIBUCIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO	61
Características sociodemográficas de la población estudiada.....	61
ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	72
DISCUSIÓN	72
ESTRATEGIA PARA LA EDUCACIÓN VIAL:	76
PROPUESTA DE LINEAMIENTOS PARA EL ESTACIONAMIENTO CONTROLADO EN LA DAMC	76
ÍNDICE	77
INTRODUCCIÓN	78
OBJETIVOS DEL PROGRAMA	79
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	79
DIAGNÓSTICO SITUACIONAL	80
CONTENIDOS CONCEPTUALES	83
ÁREAS RESPONSABLES PARA SU APLICACIÓN	83
PROPUESTA DE LINEAMIENTOS	84
CONCLUSIONES	vii
RECOMENDACIONES	ix
GLOSARIO	xii
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	xvi
ANEXOS	xix
ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS	xix
INDICE DE ILUSTRACIONES	x
INDICE DE GRÁFICAS	xi
Consentimiento Informado.....	xx
Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la DAMC	xxi

INTRODUCCIÓN

El problema de la educación vial es un tema que en los últimos años está generando preocupaciones a nivel social, económico y educativo, principalmente por las consecuencias socio-económicas y el aumento en el índice de morbi-mortalidad a causa de traumatismos provocados por los accidentes de tránsito esto último generado muchas veces por incumplimiento de las leyes y normas que regulan la vialidad.

De acuerdo con Organización Mundial de la Salud (OMS), actualmente se tiene 1.3 millones de muertes por año en el mundo derivado de accidentes viales, y más de 20 millones de lesionados, en una población de 6 mil millones de habitantes (OMS, 2016).

A nivel nacional el Estado de Tabasco se posiciona en el cuarto lugar en número de muertes por accidentes de vehículo motor, concentrándose el 75% de todos los accidentes en los municipios de Centro, Comalcalco y Paraíso CONAPRA (2015). Ésta situación genera una mayor preocupación debido a la ubicación geográfica de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco (DAMC) ya que se encuentra en uno de los puntos más vulnerables del Estado en materia de seguridad vial, contexto que se abordará en éste proyecto de investigación.

Cabe mencionar que la Educación vial tiene por objeto desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable; comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre para contribuir en la prevención de accidentes viales.

Dentro del contexto de educación vial la adquisición y práctica de valores viales en los ciudadanos constituye un paso en el conocimiento de normas y señales de circulación. Los problemas de seguridad vial no podrán ser resueltos sin la intervención de la educación que como ya sabemos no sólo tiene que ver con conocimientos, sino también con valores y actitudes que finalmente formarán el verdadero ciudadano en sociedad.

El objetivo principal de esta tesis titulada *Educación Vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, una Estrategia para la Prevención de Accidentes*, es realizar un diagnóstico de educación vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco para generar una estrategia que logre mejorar el nivel de educación en materia de seguridad y cultura vial. Uno de los parámetros a considerar para el desarrollo de dicho diagnóstico es la falta de educación vial por la comunidad de la DAMC. Cabe aclarar que este panorama se obtuvo en un diagnóstico situacional realizado durante las prácticas de servicio social en esta División Académica en el periodo febrero 2015- enero 2016, considerando también la zona en que se ubica la Institución. A partir de los resultados obtenidos se pretende implementar medidas y estrategias que permitan a estudiantes y personal que laboran en la Institución mejorar el nivel de educación vial.

A nivel mundial, esta mejora representa un reto importante puesto que a partir del 2010 se ha proclamado por gobiernos de todo el mundo “El Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, proyecto con visión hasta el 2020, y sin embargo las cifras siguen en aumento.

Para concluir este apartado, es fundamental mencionar la estructura del trabajo de tesis. La primera parte se refiere al diseño metodológico que permitió llevar a cabo la investigación; en un segundo momento se contextualiza la organización de los resultados conforme a tres perspectivas: peatón, conductor y usuario de la vía pública, la tercera parte del trabajo permite acercar al lector a una discusión

generada desde los resultados encontrados en la investigación de campo con el enfoque teórico conceptual y referencial, por último se presenta el diseño de una propuesta denominada “Estacionamiento Controlado en la DAMC” que funge como estrategia para contribuir en la reducción de riesgos y accidentes dentro del circuito divisional.

CONTEXTO METODOLÓGICO PARA ABORDAR LA EDUCACIÓN VIAL

MARCO TEÓRICO/ ANTECEDENTES

Existen diversas investigaciones en materia de educación y seguridad vial. En lo que a nivel internacional se refiere, en el año 2010, se proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, a partir de esta iniciativa la Organización Mundial de la Salud (OMS) publica en el 2013 el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. La mayoría de las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte y la primera entre jóvenes de 15 a 29 años. Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, sin embargo, debido a la aprobación de leyes que rigen el uso del casco y del cinturón de seguridad la situación ha cambiado poco desde el 2007. Ochenta y ocho países, en los que viven cerca de 1600 millones de personas, han logrado reducir el número de muertos en carreteras entre 2007 y 2010, lo cual demuestra que se puede mejorar y salvar muchas más vidas si los países adoptan nuevas medidas (OMS, 2015).

En el año 2009 en la Ciudad de Mendoza de Buenos Aires, Argentina la Dra. Gladys Fernández de Magistocchi realizó una Evaluación del Programa de Seguridad Vial para Jóvenes Universitarios en la Universidad Nacional de Cuyo, los objetivos fueron contribuir a la disminución de los accidentes viales y sus consecuencias entre en los estudiantes de la Universidad de Cuyo, lograr que los alumnos tomen conciencia sobre el riesgo de padecer accidentes viales y generar un cambio en su conducta, diagnosticar la situación obteniendo datos sobre conductas viales y accidentes sufridos por los estudiantes, dictar en cada Facultad una capacitación que se adapte a las necesidades de la población, crear un espacio donde los estudiantes puedan realizar preguntas y seguir aprendiendo sobre técnicas de prevención, luego

de la capacitación, a través de la página web, evaluar el Programa e investigar sobre otras metodologías utilizadas y actividades realizadas, para mejorar el Programa en años futuros.

Como primer punto se determinó la población a estudiar donde participaron el Instituto Tecnológico Universitario (sede Mendoza, Luján y Tunuyán), Facultad de Ciencias Económicas (Contador Público Nacional, Licenciatura en Administración, y Licenciatura en Economía), Facultad de Ciencias Médicas (Medicina, Técnicos en Medicina y Enfermería). La población objetivo de alumnos de 1er año a capacitar era de 1.000, se capacitó a 620, es decir, el 62%.

Posteriormente se realizó una investigación sobre los comportamientos viales y accidentes sufridos por los estudiantes de 1º año. Los alumnos debían completar una encuesta, on line a los fines de obtener los datos mencionados. Esta información se incluía en las clases y se adecuaban las estrategias a los riesgos de cada población estudiantil. Se encuestaron a 256 alumnos, 41% del total de alumnos capacitados. El 70% de las encuestas fueron completadas por estudiantes mujeres.

El promedio de edad de los encuestados fue de 19 años. Sin embargo, el rango de edades comienza en los 18 y finaliza en los 45 años. Donde se obtuvo los siguientes resultados: se obtuvo una tasa de incidencia promedio del 12%, es decir 12 alumnos de cada 100 sufrieron un accidente vial durante el año 2008; los tipos de usuarios de la vía pública y el número de accidentes sufridos fueron: peatones: 3; bicicleta: 3; moto: 8; auto: 16; transporte público: 1. Respecto a la conducción de vehículos y obtención de licencias para conducir el 44% de las mujeres y el 72% de los varones encuestados conducen vehículos. Sólo el 56% de las primeras tienen carnet de conducir, mientras el 75% de los segundos posee licencia, alrededor del 10% de los alumnos que obtuvieron su carnet no utilizaron ningún material, y dedicaron escaso tiempo para capacitarse. El 9% conduce alcoholizado y el 91% no lo hace. Posterior al diagnóstico se realizó un curso con los módulos de "Conducción

defensiva”, “Conducción Salubre”, “Riesgología Vial” y “Consideraciones legales”. El programa tuvo gran impacto en la Universidad de Cuyo dónde al realizar un buen diagnóstico de situación permitió adecuar las estrategias de intervención.

A nivel nacional, en el año 2014 la Revista Panamericana de pedagogía publica el artículo Los Jóvenes y la Educación para la Cultura de la Seguridad Vial de los autores Pilar Baptista Lucio y Jorge Reyes Iturbide. El artículo establece que la cultura vial es un asunto pedagógico, al indagar sobre el tema de la seguridad vial del joven conductor, peatón y pasajero.

Con una encuesta a 150 universitarios que actualmente circulan por las calles de varias ciudades mexicanas, se preguntó sobre sus patrones de manejo y actitudes hacia normas y medidas de seguridad vial. Se perfila en las respuestas, acatamiento a ciertos reglamentos y señalizaciones, pero también habituales descuidos y conductas inseguras que dan lugar a los incidentes de tránsito y explican la alta ocurrencia de accidentes en nuestro país, un 25 por ciento causados por jóvenes. Se aprecia la necesidad de educar en cultura vial (educación formal), de certificar al conductor rigurosamente (educación no formal) y de implementar campañas mediáticas (educación informal); los mismos sujetos de este estudio señalan que tienen más impacto los mensajes que explicitan las consecuencias de una mala decisión, que aquellos que abordan, desde el humor, el tema de los accidentes viales.

Contestaron a la encuesta 40 por ciento hombres y 60 por ciento mujeres, inscritos en pregrado (88 por ciento) y grado (12 por ciento), con un rango de edad entre los 17 (2 por ciento) y 26 años (14 por ciento), situándose el 84 por ciento de los sujetos entre los 18 y 25 años cumplidos. En primer lugar, se preguntó sobre actitudes (tendencias conductuales) de los sujetos como conductores, peatones y pasajeros. Se preguntó además por su respeto a las señalizaciones de tránsito y si atienden otras cosas mientras manejan (uso de celular, «textear», arreglarse, comer,

etcétera). El segundo tipo de preguntas, se dirigió a las opiniones sobre el porqué ocurren tantos accidentes de tránsito. En el tercer bloque, se preguntó sobre el tipo de mensaje más efectivo para la prevención de accidentes. Finalmente, se pidieron datos personales, a qué edad obtuvieron su permiso o licencia de conducir, y si ellos o sus familiares habían vivido un accidente vial.

Los resultados obtenidos fueron: para la pregunta ¿qué tipo de conductor me considero? Los sujetos eligieron la descripción que más se ajustara a su percepción como conductor. No es sorprendente que se sitúe más de la mitad como «conductor experimentado» ya que el 61 por ciento obtuvo permiso de conducir antes de los 18 años, edad reglamentaria para obtener una licencia; incluso el 17 por ciento reporta haber obtenido un permiso previo a la licencia a los 15 años o menos. Ante el uso del cinturón el 93% lo usa siempre como conductor; el 85% como copiloto; el 22% si viaja en los asientos de atrás; el 80% si hace trayectos largos y el 45% de los conductores pide a los usuarios del vehículo que se pongan el cinturón de seguridad.

Un 90% realiza el acatamiento a las señalizaciones de tránsito, en semáforos e intersecciones, el disminuir la velocidad en semáforo amarillo o respetar el límite de velocidad en ciertas zonas, solamente 4 de cada 10 jóvenes que contestaron el cuestionario, lo hace habitualmente. También se observa que únicamente 4 de cada 10, cruza las calles por los pasos peatonales. El 11% de los usuarios de motocicleta usa el casco de seguridad; el 20% a veces; el 39% nunca y al 28% no aplicó.

En el rubro de los distractores que usan al conducir se obtuvo que el 11% escucha música siempre; el 45% a veces hace cosas como arreglarse, comer o leer; el 57% a veces hace llamadas y el 54% a veces manda mensajes de texto. El 72% por ciento de los jóvenes dice haber estado en un accidente automovilístico leve y el 16 por ciento en alguno cuyo resultado fue la pérdida total del vehículo. El 38 por ciento tiene hermanos o familiares que han estado en un accidente grave y 14 por ciento (n=21) reportaron haber perdido a un familiar en un accidente fatal.

En un tercer Informe Sobre la Situación de la Seguridad Vial en México, en el 2013, los autores Dr. Arturo Cervantes Trejo, Dr. Sergio Rodrigo Rosas Osuna, Lic. Diana Alejandra González García, dan a conocer que el panorama de los accidentes viales en México es muy similar a lo que ocurren en el resto del mundo, cada año en promedio mueren 16,500 mexicanos por esta causa. Con base en el mismo informe de la Organización Mundial de la Salud, nuestro país ocupa el lugar número trece entre los países que concentran el 62% del total del fallecimiento. Sin embargo, ocupa la posición 98 entre 198 países al reportar una tasa de 14.4 muertos por cada 100 mil habitantes, esta tasa se ubica por debajo de la tasa promedio para la región de las Américas (16.1) y por encima del promedio de la región europea (10.3).

De este mismo informe se obtiene los siguientes datos:

Los accidentes viales continúan siendo un importante problema de seguridad y salud pública al ser la primera causa de muerte de niños entre 5 y 14 años y la segunda causa entre jóvenes de 15 a 29 años de edad. Con base a los resultados de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (ENSANUT), (2012), en México 1,462, 200 personas sufren de una discapacidad a consecuencia de los accidentes en general. Así mismo se señala que 6,926, 200 fueron víctimas de un accidente la mayoría de ellos, viales. Por lo anterior hace algunos años se han realizados diversos esfuerzos para estabilizar y reducir el número de accidentes de tránsito y sus consecuencias.

A partir del año 2008, opera a nivel nacional la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI) que, con base en datos y evidencia científica, incide principalmente sobre las principales conductas de riesgo como conducir bajo la influencia de alcohol, la omisión en el uso de dispositivos de sujeción incluyendo a los menores de edad y el no uso del casco de seguridad en motocicletas y bicicletas. Es tiempo de detener el alto número de muertos, discapacitados y lesionados a consecuencias de los accidentes mediante acciones integrales, sistemáticas, incluyentes, multisectoriales y basadas en evidencias científicas.

En un informe publicado por parte de la Secretaría de Salud en el año 2013 en México las muertes por accidentes de tránsito en función del tipo usuario de la vía pública, de acuerdo a la OMS un 42% son ocupantes de automóviles, el 23% son peatones, 17% otros, 15% ocupantes de vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas y el 3% ciclistas. En lo que respecta al límite de velocidad en zonas urbanas, el límite de velocidad nacional es menor o igual a 50 km/hl., se dispone de la Ley Nacional sobre el uso del casco y normas para homologar los cascos, más de la mitad de los países han aplicado leyes sobre el uso del cinturón de seguridad, según el informe en cuestión, en nuestro país es inexistente o no se aplica a todos los pasajeros.

El objetivo del informe consiste en estabilizar y reducir la tendencia al aumento de las muertes por accidentes de tránsito, con lo que se calcula que se salvarían cinco millones de vidas en esos 10 años.

Como resultado se han visto progresos para mejorar la seguridad vial y salvar vidas, se han hecho campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que hay que cumplir con las normas, se fomentó la normalización de los cascos, se han complementado las leyes sobre el uso de cinturón de seguridad a los pasajeros de los asientos traseros. En conclusión, este informe muestra que hay que tomar medidas necesarias más rápidas y concretas para evitar la pérdida innecesaria de vidas en las vías públicas de todo el mundo. Son necesarios esfuerzos concertados para lograr que la infraestructura vial sea más segura para los peatones y los ciclistas, para estos usuarios de la vía pública sus necesidades deben ser consideradas cuando se opten por decisiones sobre la política de seguridad vial.

Por otro lado, se publica en el Diario Oficial de la Federación el 6 de junio de 2011, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 suscrita por la Secretaria de Comunicación y Transporte, y la Secretaria de Salud. Considerando que en el 2010 la Asamblea General de la ONU proclamó en el periodo 2011-2020 el "Decenio

de Acción para la Seguridad Vial" sumándose México a la iniciativa. Teniendo como objetivo general reducir un 50% de las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, promoviendo la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de la gestión de la seguridad vial, aumentar el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención de la seguridad vial.

Como resultado de esta estrategia se establece la Semana Nacional de Seguridad Vial, la integridad de las entidades federativas de la región en la celebración del Día Mundial en el Recuerdo de las Víctimas de accidentes de tránsito.

Esta estrategia engloba los desafíos de Seguridad Nacional que México enfrenta actualmente, pero al mismo tiempo orienta los alcances de la política de Seguridad Nacional durante los próximos años. Permite que las autoridades que forman parte de esta iniciativa definan prioridades en función de la evaluación del entorno estratégico en la seguridad vial. Permitiendo fortalecer las acciones del consejo nacional para la prevención de accidentes y promoviendo la participación de los tres niveles de gobierno, así como de la sociedad civil, organizaciones no gubernamentales y usuarios de la red carretera federal y vialidades urbanas (SCT, Transporte y Medicina Preventiva, 2012).

Con lo que respecta a las medidas que se han tomado en las universidades en materia de seguridad y educación vial, la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) aprobó por la Comisión Especial de Seguridad del Consejo Universitario de la UNAM, en su sesión del 27 de mayo de 2015 los Lineamientos Generales para el Servicio de Estacionamientos Controlados de la Dirección General de Servicios Generales. Dichos Lineamientos tienen como objeto establecer las normas a que deberán sujetarse los miembros de la comunidad universitaria, visitantes y

proveedores de la UNAM, para usar de manera eficaz los estacionamientos controlados de la Dirección General de Servicios Generales.

Ante la incidencia creciente de robo de vehículos dentro del campus universitario, en 1985 se puso en operación un plan denominado "Estacionamientos Controlados" para disminuir la incidencia del ilícito citado. En un principio se controlaron dos estacionamientos de la zona cultural. En 1992 se realizó un acuerdo entre autoridades y sindicato de la UNAM para regularizar al personal que opera los citados espacios.

Actualmente se cuenta con un total de 58 estacionamientos controlados de los cuales 23 son de cuota y 35 gratuitos. Todos los vehículos que ingresan a estos estacionamientos cuentan con un seguro contra robo total del vehículo.

En el contexto estatal, en Tabasco los accidentes de vehículo motor (tránsito) en los años 2006, 2010 y 2011 ocupó el cuarto lugar, en el 2007 se posicionó en el quinto lugar y en el 2008 y 2009 ocupó el tercer lugar de acuerdo a la base de defunciones del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) 2011; además la primera causa de muerte en niños de 5 a 9 años y en jóvenes de 15 a 44 años de edad fueron los accidentes de tránsito. En 4 municipios se concentra el 75% de todos los accidentes que ocurren en el estado de Tabasco y se ubica 13 posiciones por encima de la tasa de mortalidad nacional. En el municipio de Centro representa un 54% y en Comalcalco un 10% de los siniestros de tránsito.

Debido a un gran número de conductores de moto, vehículo particular y público en zonas urbanas y suburbanas se ha incrementado el índice de accidentes viales. El total de accidentes en zonas urbanas en el Municipio de Comalcalco fue de 169 accidentes viales por la zona, 191 accidentes en zonas suburbanas, entre las edades comprendidas de entre 16 a 68 años de edad. Por el tipo de accidente por colisión con vehículo automotor fueron 174, colisión con peatón (atropellamiento) 6,

colisión con objeto fijo 20, salida del camino 58, colisión con motocicleta 96, colisión con ciclista 6, en total por tipo de accidente vial fue de 360 (INEGI, 2011).

En el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial en México en el 2015, realizado por el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) se emitieron los siguientes resultados:

En el 2014, se registraron 15,886 defunciones, cifra un 0.9 % menor que lo registrado en el año previo. Con ello, se calcula una tasa de 13.3 muertos por cada 100 mil habitantes. De acuerdo con el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial en la Región de las Américas (OMS/OPS, 2015), México ocupa la posición número 20, de 32 países que conforman esta región. A nivel nacional, las entidades federativas que presentaron el mayor aumento de la tasa de mortalidad con respecto al 2013 fueron: Campeche (+63.8 %), Baja California (+49.5 %), Zacatecas (+21.3 %), Sinaloa (+18.1 %) y Veracruz de Ignacio de la Llave (+16.2 %).

En contraste, las entidades que más disminuyeron su tasa fueron: Michoacán de Ocampo (-19.3 %), Chihuahua (-15.5 %), Tlaxcala (-14.7 %), Hidalgo (-13.4 %) y Quintana Roo (-11 %). Sin embargo, estos cambios no significan que dichas entidades federativas sean las que tienen las tasas más altas o más bajas.

En el 2014, las más altas se registraron en Tabasco (25.1), Zacatecas (24.6), Sinaloa (23.6), Durango (21.2), Sonora (19.5) y San Luis Potosí (18.7) y las más bajas en Veracruz de Ignacio de la Llave (8.6), Ciudad de México (9.4), Estado de México (9.9), Baja California (10.0) y Quintana Roo (10.1).

De acuerdo con el INEGI y el Consejo Nacional de Población (CONAPO) los estados que presentan las mayores tasas de mortalidad son Zacatecas y Durango. En la región centro occidente, Sinaloa es la entidad que registra la tasa más alta. Finalmente, en la región sur sureste, Tabasco muestra una mayor problemática en seguridad vial (SCTCONAPRA, 2015).

Es importante mencionar que en la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (UJAT), a través de la DAMC, en el 2013, en el marco del programa de la Licenciatura en Atención Prehospitalaria y Desastres se realizaron actividades dirigidas a la prevención y seguridad vial con estudiantes de quinto y sexto semestre; en dichas actividades se hizo énfasis en la promoción de estrategias para la mitigación de riesgos de accidentes de tránsito dentro del campus universitario.

Para el desarrollo de esta investigación es necesario abordar un contexto teórico que permita orientar y fundamentar la problemática que se plantea. Para hablar de educación y seguridad vial es importante definir cada uno de los conceptos involucrados en el tema de investigación, así como las perspectivas teóricas que explican la problemática.

Partiendo de lo expuesto es necesario definir a palabra educación abordando en primer momento algunos parámetros que sirven como ejes conceptuales para alcanzar una lectura interpretativa de ésta. El concepto de educación etimológicamente proviene del latín “educare” que significa instruir o formar. Desde el punto de vista filosófico Aristóteles la definió como el camino que dirige el placer y dolor, hacia un fin ético. Platón la define como el proceso que permite al hombre tomar conciencia de la existencia de otra realidad, y más plena, a la que está llamado, de la que procede y hacia la que dirige (Mariasdlp, 2010). De acuerdo a la teoría de la educación se define como un proceso exclusivamente humano, intencional inter comunicativo y espiritual, en virtud del cual se realizan con mayor plenitud la instrucción, la personalización y la socialización del hombre.

Para ahondar más en el tema se considera necesario hacer mención de los cuatro pilares de la Educación propuestos por Delors, (1994) en un informe a la UNESCO. De acuerdo al autor la educación debe estructurarse en torno a cuatro aprendizajes fundamentales que en el transcurso de la vida serán para cada persona, a decir: los pilares del conocimiento: aprender a conocer, es decir, adquirir

los instrumentos de la comprensión; aprender a hacer, permite influir sobre el propio entorno; aprender a vivir juntos, para participar y cooperar con los demás en todas las actividades humanas; por último, aprender a ser, un proceso fundamental que recoge elementos de los tres anteriores. Por supuesto, estas cuatro vías del saber convergen en una sola, ya que hay entre ellas múltiples puntos de contacto, coincidencia e intercambio.

De ésta manera se reconoce que el conocimiento sobre los reglamentos, leyes y manuales que enseñan las medidas para hacer uso de la vía pública de forma correcta están cubiertos por éste primer pilar de Delors, el aprender a conocer; por otro lado de acuerdo a la ley se debe aprender hacer el uso correcto de la vía, el cual en el papel de conductor se evalúa a través de una prueba de manejo y como peatones se enseñan las medidas de seguridad en los centros educativos permitiendo así un mejor desarrollo social donde se practica el autocuidado y el de los demás, cooperando en la reducción de riesgos y disminuyendo los índices de morbilidad y mortalidad a causa de accidentes viales, en otras palabras aprendemos a vivir juntos, todo esto nos permite ser personas educadas y formadas de acuerdo a principios que rigen la sociedad.

En lo que respecta a la educación vial, en la página Seguridad Vial creada en 2013 se define como una serie de medidas y recomendaciones que todo individuo debe conocer al momento de transitar por la vía pública, ya sea como conductor de cualquier tipo de vehículo (automóvil, motocicleta, bicicleta) o como peatón. La educación vial es una parte importante dentro de lo que es la formación ciudadana, ya que fomenta la cultura de respeto hacia la vida propia y la de las demás personas.

La educación vial tiene como finalidad: 1) guiar a los individuos, mediante los reglamentos y señales de tránsito, para que disminuyan los accidentes y se pueda disfrutar de los espacios públicos con mayor seguridad; 2) Fomentar el respeto por las señales de tránsito, ejerciendo un compromiso ciudadano frente a la educación

vial; 3) Saber utilizar de manera correcta las vías y tener un comportamiento apropiado como conductor, pasajero o peatón.

La educación vial comprende muchos aspectos relacionados con la conducción, que van desde el debido conocimiento acerca de las señalizaciones, pasando por los diferentes elementos que garantizan la protección propia y la de los demás, hasta los diversos aspectos que, en materia legal, debe tomarse en consideración frente a las llamadas infracciones.

Una de las reglas primordiales que un conductor debe tener presente, es el uso del cinturón de seguridad, que ante cualquier impacto evita que la persona salga expelida del auto. En el caso de los motociclistas la norma principal es el uso del casco, además de no llevar más de una persona ya que la motocicleta ha sido diseñada para el transporte de una (máximo dos) personas.

En cuanto a las señales de tránsito, todo conductor y peatón debe saber identificar las diferentes señales, como por ejemplo la de los semáforos y de aquellas que indican si puede o no estacionarse en ciertos lugares. Es importante que este tipo de educación se desarrolle desde el seno familiar (educación informal) y se fortalezca en las escuelas (educación formal), de esta manera se estarán formando ciudadanos de bien, que cumplan y respeten las normas establecidas para el buen desplazamiento en las vías (Educación Vial, 2016).

La educación vial se ha convertido hoy, sobre todo en el entorno urbano y en las grandes vías de circulación, en un capítulo de suma importancia para la convivencia. La imprudencia de los conductores y de los peatones pone en peligro la propia vida y la de los demás. Por ello, el estricto cumplimiento del código de circulación, el no manejar bajo la influencia de alguna droga y la imprudencia en el manejo del vehículo son reflejo del respeto hacia la vida de los demás, los

conductores deben ser muy conscientes de su responsabilidad y cumplir estrictamente las normas y leyes viales.

El conocimiento de educación vial puede producirse por tres formas: educación formal que es el proceso de educación integral correlacionado, que abarca los niveles educativos y conlleva una intención deliberada y sistemática que se concretiza en un currículo oficial, es decir, la educación institucionalizada; la educación informal es un proceso de aprendizaje continuo y espontáneo que se realiza fuera del marco de la educación formal y la educación no formal, como hecho social no determinado, de manera no intencional, es decir la interacción del individuo con el ambiente, con la familia, amigos, y todo lo que le rodea; la educación no formal siendo esta el aprendizaje que se obtiene en las actividades de la vida cotidiana relacionadas con el trabajo, la familia o el ocio. No está estructurado y normalmente no conduce a una certificación, ha sido creado expresamente para satisfacer determinados objetivos, surge a partir de grupos u organizaciones comunitarias, por ejemplo lo que se recibe por conferencias en congresos, foros o cursos de capacitación (Calameo, 2015).

Ahora bien, para el ejercicio de la educación vial es necesario contar con una serie de valores que permitan a los ciudadanos ser capaces de resolver y afrontar cualquier percance que se presente al hacer uso de la vía pública. Los valores son principios que le permiten a una persona orientar su comportamiento hacia el bien, refiriéndose a la sociedad se puede hablar de valores sociales o culturales los cuales permiten mantener buenas relaciones en un grupo de personas, dentro de éstos se encuentran la paz, respeto, igualdad, fraternidad, solidaridad, dignidad, cooperación, honestidad, honradez, libertad, responsabilidad, amor y sinceridad.

La educación vial se vincula entonces no sólo con conocimientos y habilidades sino con la práctica de valores y desde luego con la cultura. De acuerdo a la definición surgida en Mondiacult (1982) y empleada por UNESCO la cultura es la que

ofrece el contexto, los valores, la subjetividad, las actitudes y las aptitudes sobre las que los procesos de desarrollo han de tener lugar.

De acuerdo con la comunidad vial de la ciudad de México creada en el 2016, la cultura vial se define como la manera en la que los individuos se relacionan en las vialidades, esto incluye su comportamiento, su pensamiento, sus intereses, su espacio y su tiempo. La cultura vial denota su mejora en la medida en la que se disfruta de la movilidad en las calles, esto es el resultado de la buena distribución de los espacios, el flujo de todos los actores en las calles y la conciencia de cada uno desde su rol de peatón, automovilista o usuario del transporte público., para propiciar la suficiente seguridad en la que se reduzcan los riesgos de accidentes.

La cultura vial es importante porque es la manera como una comunidad o una sociedad ama, vive, siente y se comporta en los espacios de movilidad. Las interacciones, prácticas, hábitos y costumbres de las personas en esos espacios hacen que la movilidad sea segura o que no lo sea. Cuando una comunidad o una sociedad logran cualificar sus prácticas y sus hábitos en las vías para que protejan la vida, podemos afirmar que la cultura vial contribuye con la seguridad vial (Comunidad Vial MX, 2016).

Por otra parte, en la página Seguridad Vial creada en el 2013 se define a la seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito, se refiera a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico (Seguridad Vial, 2013).

Existen medidas de seguridad vial que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o

Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

Para convivir, se necesitan normas y reglas que indiquen lo que está permitido e impidan que se generen daños unos a otros. Cada grupo crea sus normas y reglas para guiar la conducta dentro de la familia y sociedad. Las leyes son obligatorias para todos, cuando alguien las desobedece o comete un delito, es castigado de acuerdo a lo establecido en la misma.

En la sociedad es indispensable un orden, un mecanismo que regule la conducta de las personas de tal manera que se respeten los derechos y libertades de manera equitativa; con ellos surgen las normas.

Dentro de la normatividad en materia de seguridad vial existen normas que regulan la vialidad de peatones, conductores y usuarios del transporte público.

1.1 Normatividad que rigen la vialidad

Dentro de la normatividad que rige la vialidad de los ciudadanos del Estado de Tabasco se encuentran la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco última reforma aprobada mediante Decreto 203 de fecha 09 de abril de 2015, publicado en el Periódico Oficial del Estado número 7586 Suplemento B de fecha 20 de mayo de 2015, así como el Reglamento de la misma, publicado en el suplemento al periódico oficial 6732 de fecha 14 de marzo de 2007. Estos dos documentos oficiales conforman la normatividad que regula la vialidad pública.

A continuación, se muestran algunos artículos de la Ley General de Tránsito Vialidad del Estado de Tabasco que fueron seleccionados de acuerdo con las variables de estudio y los objetivos de la investigación.

En el artículo primero de la Ley se enuncia que “La presente Ley es de orden público e interés social en el Estado de Tabasco; tiene por objeto regular y ordenar la circulación de vehículos, peatones y animales en el uso de la vía pública, carreteras, puentes estatales y caminos rurales, así como la estructura vial y el medio ambiente en cuanto fueren las causas de tránsito”.

ARTÍCULO 5.- En materia de tránsito, vialidad y control de vehículos, peatones y animales, corresponde a la autoridad Estatal en el ámbito de su respectiva competencia:

I. Realizar acciones de planeación, regulación, ordenamiento, y vigilancia en las carreteras y puentes estatales, caminos pavimentados o de terracería, brechas y pasos de circulación temporales o permanentes, e imponer en su caso las sanciones a que se hagan acreedores los que violen las disposiciones en la materia;

II. Establecer las políticas y lineamientos técnicos en la materia, en términos de esta misma Ley, su Reglamento y demás legislación relativa aplicable;

Así mismo en materia de prevención de accidentes declara los siguientes artículos:

ARTÍCULO 6.- corresponde a los municipios del Estado de Tabasco, en materia de tránsito, vialidad y control vehicular en el ámbito de sus respectivas competencias: Realizar acciones de vigilancia sobre el tránsito y transporte de vehículos, peatones y animales en las carreteras, caminos pavimentados o de terracería, brechas y pasos de circulación temporal o permanente, e imponer en su caso las sanciones a que se hagan acreedores los que violen las disposiciones de la materia.

ARTÍCULO 10.- Son exigibles al usuario el cumplimiento de las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas de señalamiento vial, sujetas a las características y especificaciones que usualmente se han practicado y se tienen previstas a nivel nacional, y de las que el Estado y los municipios son responsables

de colocar, dar mantenimiento y verificar su debido funcionamiento en la vía pública, en los ámbitos de sus respectivas jurisdicciones.

ARTÍCULO 17.- Para el correcto uso de la vía pública, se fomentará a nivel Estatal y Municipal:

- I. La educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria;
- II. En la enseñanza técnica, preparatoria y universitaria, instituir orientaciones útiles a los fines de la presente Ley;
- III. La difusión de la presente ley en los medios para el conocimiento de la ciudadanía y aplicación permanente de medidas y formas de prevención de accidentes de Tránsito.

Dentro de la misma Ley de Tránsito del Estado de Tabasco se encuentran las siguientes medidas en materia de seguridad vial para el peatón y conductor, así como las prohibiciones y obligaciones.

ARTÍCULO 17.- Las normas básicas de seguridad vial que todo usuario de la vía pública debe observar, son las siguientes:

- I. Respetar los límites de velocidad señalados;
- II. Anunciar las maniobras del vehículo con las luces direccionales del mismo, y en caso fortuito o fuerza mayor lo podrá hacer con señas manuales indicando la dirección correspondiente;
- III. Accionar las luces estacionarias cuando el conductor del vehículo intente detener o detenga su marcha;

Al iniciar la marcha o cambio de carril del vehículo, el conductor deberá cerciorarse que no se aproxime otra unidad o peatón para no ocasionar un accidente o incidente de tránsito;

- IV. Extremar precauciones al ascenso o descenso de vehículos que son trasladados por camiones nodriza, plataformas o grúas;
- V. Extremar precauciones en el ascenso o descenso de personas de los vehículos o al percibir que otras personas ascienden o descienden de los vehículos;
- VI. Detener el vehículo en su totalidad cuando exista señal que lo indique;
- VII. Respetar el señalamiento cuando éste indique el sentido de la circulación;
- VIII. Respetar las indicaciones de los señalamientos y semáforos que se utilizan para controlar la adecuada circulación de vehículos y peatones;
- IX. Toda persona conducirá su vehículo sobre el carril derecho en la vía pública y al rebasar lo hará con la debida precaución y únicamente sobre el carril izquierdo del o los vehículos que le anteceden;
- X. El usuario de la vía pública deberá ceder y permitir la adecuada circulación a todo vehículo de emergencia que lleve accionada sus señales luminosas y/o audibles especiales; y
- XI. El conductor de un vehículo respetará el derecho de tránsito del peatón; quien, a su vez, observará las medidas de seguridad indicadas en este Reglamento.

ARTÍCULO 18.- Son derechos del peatón los siguientes:

- I. Utilizar las vías públicas del Estado de manera libre y sujetándose a lo establecido en este Reglamento y diversas normas que regulen el uso de las mismas;
- II. Cuando así lo requiera, ser auxiliado y apoyado por la autoridad competente, en lo relativo al tránsito y vialidad;
- III. Ejercer su derecho de preferencia de paso sobre el tránsito vehicular en los cruces, avenidas y zonas que cuenten con señalamiento para ese efecto; y
- IV. El peatón con situaciones especiales tales como discapacidad, adultos mayores, niños y mujeres en estado de gravidez gozarán de manera especial de los derechos y preferencias de paso previstos en la fracción anterior.

ARTÍCULO 19.- Son obligaciones del peatón las siguientes:

- I. En las avenidas y calles, deberá cruzar por los puentes peatonales; a falta de éstos, por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto;
- II. En intersecciones no controladas por semáforos, agentes o zonas marcadas, deberá cruzar únicamente después de haberse cerciorado que puede hacerlo con toda seguridad;
- III. Obedecer las respectivas indicaciones para atravesar la vía pública controlada por semáforo o agentes;
- IV. Transitar por la banqueta o acotamiento y a falta de éste por la orilla de la vía, procurando hacerlo dando frente al tránsito de vehículos;
- V. Cruzar una intersección con el señalamiento que permita atravesar la vía;
- VI. Abordar un vehículo cuando se encuentre en alto total y debidamente estacionado en la orilla de superficie de rodamiento; en las zonas rurales

deberá hacerlo en los lugares destinados para el efecto y a falta de éstos, fuera de la superficie de la misma;

- VII. Ayudar a cruzar las calles a peatones discapacitados, niños menores de ocho años, adultos mayores y mujeres en estado de gravidez.

ARTÍCULO 20.- Son prohibiciones al peatón, las siguientes:

- I. Cruzar entre vehículos detenidos con motor en marcha y en circulación;
- II. Caminar con carga que les obstruya la visibilidad y el libre movimiento;
- III. Realizar la venta de productos o la prestación de servicios, sin la aprobación de las autoridades correspondientes, cuando se obstruya la circulación de la vía pública;
- IV. Realizar actos que obstaculicen la circulación de vehículos;
- V. Pender de vehículos en movimiento;
- VI. Subir a vehículos en movimiento;
- VII. Cruzar la calle de forma diagonal;
- VIII. Transitar cerca de la orilla de la banqueta de modo que se expongan a ser embestidos por los vehículos que se aproximen;
- IX. Transitar sobre el arroyo vehicular, salvo en el caso de que no existan banquetas;
- X. Efectuar colectas en la vía pública sin la autorización de la autoridad correspondiente;
- XI. Cruzar las calles fuera de las líneas marcadas como zonas peatonales;

XII. Invadir intempestivamente el arroyo vehicular.

ARTÍCULO 21.- Los discapacitados además de los mismos derechos, obligaciones y prohibiciones que los peatones, gozarán de las prerrogativas siguientes:

- a) Usar libremente las rampas de acceso a banquetas y edificios.
- b) Usar libremente los espacios de estacionamiento destinados para ellos.

ARTÍCULO 22.- Todo lo relativo al tránsito en patines, patinetas o similares, se regulará por las disposiciones de la Ley y este Reglamento.

ARTÍCULO 23.- La circulación permitida a usuarios de patines, patinetas o similares será en los lugares autorizados para tal fin.

ARTÍCULO 24.- En ningún caso se permitirá que las personas que transiten en patines, patinetas o similares circulen por la vía pública.

ARTÍCULO 25.- Los usuarios de patines, patinetas o similares que infrinjan la disposición del artículo anterior serán responsables del siniestro que ocasionen.

ARTÍCULO 26.- Los pasajeros deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

- I. Usar el cinturón de seguridad en los vehículos; en los casos del servicio público se estará a lo dispuesto por la Ley y ordenamientos en materia de transporte;
- II. Viajar debidamente sentados en el lugar que les corresponda;
- III. Bajar del vehículo, preferentemente por el lado de la banqueta o acotamiento. En el caso contrario, el pasajero ubicado del lado opuesto a la acera deberá descender extremando las medidas de precaución necesarias; y
- IV. Usar casco protector al viajar en motocicleta, bicicleta y otra unidad similar.

De la infracción que se genere por las acciones señaladas en este artículo, será responsabilidad solidariamente con el conductor.

ARTÍCULO 27.- Los pasajeros no podrán:

- I. Ingerir bebidas alcohólicas o usar sustancias tóxicas, estupefacientes y drogas;
- II. Sacar del vehículo parte de su cuerpo u objetos;
- III. Abrir las puertas de vehículos en movimiento; Tirar objetos o basura desde el interior del vehículo de forma intencional o imprudencialmente;
- IV. Sujetarse del conductor o distraerlo;
- V. Hacer uso de los dispositivos del control del vehículo cuando este está siendo operado por el conductor; Interferir en las labores y funciones de los agentes;
- VI. Viajar en lugares destinados a la carga o fuera del vehículo; y
- VII. En la motocicleta o similares viajar parados o sin los pies apoyados en los estribos.

De la infracción que se genere por las acciones señaladas en este artículo, será responsable solidariamente con el conductor.

ARTÍCULO 83.- Todo conductor deberá someterse a lo dispuesto en la Ley, este Reglamento y cualquier otra norma de cumplimiento obligatorio.

ARTÍCULO 84.- Los conductores tienen la responsabilidad, en todo momento, de controlar sus vehículos, así como de la conducta de sus pasajeros. Al aproximarse a otros usuarios de la vía pública deberán adoptar las precauciones necesarias para la

seguridad de los mismos, especialmente cuando se trate de niños, adultos mayores o discapacitados.

ARTÍCULO 85.- Los conductores tendrán derecho de circular por las vías públicas de competencia estatal o municipal.

ARTÍCULO 86.- Los conductores tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Portar la licencia de manejo de la clase o el permiso correspondiente, la tarjeta de circulación del vehículo que conduce, vigente y en original;
- II. Asegurarse del buen funcionamiento del vehículo de manera que permita una adecuada circulación; y que cuente con sistemas de alumbrado, frenos, aditamentos y demás características y condiciones de seguridad, que conforme a las especificaciones técnicas y legales corresponda a cada tipo de vehículo y servicio que en él se preste; de igual forma está obligado a constatar que el vehículo no tenga los cristales polarizados del parabrisas y de las ventanillas del conductor y de su acompañante en su extrema derecha;
- III. Deberá conducir el vehículo a una distancia prudente de otra unidad que le precede, tomando en cuenta la velocidad de marcha permitida;
- IV. Circular con las puertas del vehículo debidamente cerradas;
- V. Acatar todas las disposiciones dictadas por la Autoridad de Tránsito y Vialidad. En caso de emergencia o de siniestros, deberán acatar también cualquier disposición de los miembros de los cuerpos de seguridad, auxilio o rescate;
- VI. Respetar y obedecer los límites de velocidad;

- VII. Evitar que las personas carentes de licencia o permiso para manejar, con documentos vencidos y sin capacidad física o mental conduzcan el vehículo a su cargo;
- VIII. Respetar y obedecer las indicaciones establecidas en los señalamientos preventivos, restrictivos e informativos;
- IX. Mantener el control del vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad, así como evitar el consumo de cualquier clase de alimentos o bebidas, o efectuar cualquier clase de arreglo personal al conducir;
- X. El paso a todo peatón que en uso de sus derechos esté cruzando una vía pública en los lugares permitidos para tales efectos; aun cuando sobrevenga un cambio de señal en los semáforos que regulan la circulación;
- XI. Usar como todos los pasajeros, el cinturón de seguridad; no transportar niños menores de diez años en el asiento de copiloto, ubicar a los menores de esta edad en los asientos traseros y en sillas especiales cuando se trate de infantes de hasta cinco años de edad. Tratándose de vehículos que tienen una sola fila de asientos, el infante podrá ir al lado del conductor con un cinturón de seguridad especial para niños y nunca en las extremidades del copiloto. Deberá en todo caso tomar todas las precauciones en resguardo de la seguridad de los demás conductores y peatones;
- XII. Los conductores deberán detener su marcha cuando el Agente en el ejercicio de las atribuciones que le otorga la Ley y el presente Reglamento, le solicite en los siguientes casos:
- a) Cometa una infracción; y

- b) Cuando en comisión del servicio o en colaboración con otras autoridades así sea requerida;
- XIII. Proporcionar al Agente, cuando éste así lo solicite y por algún supuesto de la Ley o de este Reglamento, la licencia o permiso, así como la tarjeta de circulación correspondiente;
- XIV. Utilizar únicamente la vía pública sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías públicas o carriles exclusivos;
- XV. En vías públicas de una sola circulación, deberá conducir solamente en el sentido de la misma;
- XVI. Cerciorarse que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques, tengan colocadas las placas de circulación; y
- XVII. Deberá conservar vigente el seguro de responsabilidad frente a terceros por daños resultantes de accidentes, y portar el comprobante correspondiente.

La no observancia de estas disposiciones generará la infracción correspondiente, en los términos que señale el presente Reglamento.

ARTÍCULO 87.- Los conductores, tendrán las siguientes prohibiciones:

- I. Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de sustancias tóxicas, estupefacientes y drogas que pueda alterar sus condiciones físicas o mentales;
- II. Entorpecer la circulación de otros vehículos al detener o estacionar la unidad en doble fila;
- III. Usar el equipo de audio de su unidad, de tal forma que su volumen contamine el medio ambiente, en términos de lo previsto en las disposiciones en la

- materia o bien impida percibir sonidos que le permitan la adecuada conducción del vehículo u ocasione molestias a las demás personas;
- IV. Detenerse o estacionarse a menos de 5 metros de las esquinas de calles y avenidas, así como de entradas y salidas de servicios de emergencia;
 - V. Arrojar, depositar o abandonar sobre la vía pública basura, objetos o materias que puedan contaminar, ser contaminantes peligrosos y afectar la seguridad o entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento del resto de los usuarios;
 - VI. Utilizar el claxon con propósitos de incitar el aumento de velocidad de otras unidades, así como la de emitir sonidos ofensivos hacia otros conductores y peatones;
 - VII. Llevar un número mayor de pasajeros que la capacidad autorizada;
 - VIII. Llevar entre su cuerpo y el volante a personas, animales u objetos que dificulten la normal conducción del mismo;
 - IX. Estacionarse en paradas destinadas al transporte de servicio público;
 - X. Utilizar equipos o dispositivos auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido que entorpezcan la audición en ambos oídos, así como aparatos electrónicos o de comunicación cuando distraigan la atención del conductor y limiten la maniobra del vehículo con ambas manos;
 - XI. Efectuar competencias de cualquier tipo o arrancones en las vías públicas y en los sitios permitidos sin autorización de la autoridad correspondiente;
 - XII. Cambiar frecuente e innecesariamente de carril;

- XIII. Utilizar el vehículo, sin el permiso correspondiente y con fines de lucro, para la enseñanza de manejo;
- XIV. Conducir sin luces delanteras, traseras, indicadores de frenados, direccionales y/o de reversa;
- XV. Darse a la fuga después de provocar un accidente;
- XVI. Realizar conductas dentro del vehículo que impidan la correcta conducción del mismo;
- XVII. Circular en las banquetas con el vehículo automotor;
- XVIII. Hacer uso de la vía pública para fines ajenos al tránsito, sin previa autorización;
- XIX. Remolcar vehículos con unidades inadecuadas;
- XX. Circular sin el espejo retrovisor o el lateral izquierdo, o con el parabrisas dañado que impida la correcta visibilidad;
- Circular con vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas u otro elemento que dañe la superficie de rodamiento;
- XXI. Pasar sobre una doble raya continua, bollas o transitar sobre la línea divisoria que demarca los carriles;
- XXII. Abastecer a un vehículo en la vía pública con Gas Licuado de Petróleo (L.P.);
- XXIII. Permitir el ascenso o descenso del vehículo de personas en lugares que no estén autorizados para éste fin;
- XXIV. Aprovecharse de la preferencia que goza un vehículo de emergencia que ha activado sus dispositivos o sirenas para circular al lado o detrás de él;

- XXV. Portar polarizado en el parabrisas del vehículo y las ventanillas del conductor y de su acompañante de su extrema derecha. El polarizado se permitirá en el resto de las ventanillas siempre y cuando permita distinguir a los pasajeros del vehículo desde el exterior. Estas medidas de seguridad deberán observarse incluso en vehículos destinados al ejercicio de las funciones públicas del Estado. Igualmente se permitirán los cristales que traigan tintados de planta por el fabricante;
- XXVI. Portar en el parabrisas o ventanillas del vehículo rótulos, carteles u objetos que obstaculicen la visibilidad del conductor, así como transportar paquetes, bultos o cualquier carga o elemento que impidan la visibilidad;

ARTÍCULO 88.- Para la circulación de toda clase de vehículos de servicio público y transporte de personas, en las vías públicas, el conductor se sujetará a las disposiciones contenidas en la Ley, Ley de Transporte del Estado de Tabasco y sus respectivos Reglamentos.

ARTÍCULO 89.- Son obligaciones y prohibiciones de los conductores de motocicletas y similares además de las señaladas en los artículos 86 y 87 de este Reglamento las siguientes:

I. OBLIGACIONES:

- a) Tanto el pasajero como el conductor de la motocicleta o similar deberán hacer uso del casco de seguridad. Si la motocicleta no lleva parabrisas, el conductor deberá usar además anteojos o casco integral con visera;
- b) Conservar visibles y/o instalar elementos reflejantes en el vehículo para aumentar las condiciones de seguridad en el manejo; y

- c) Reducir la velocidad cuando las señales o Autoridades de Tránsito y Vialidad así lo indiquen;

II. PROHIBICIONES:

- a) Transportar carga cuyo volumen dificulte la conducción del vehículo;
- b) Hacer uso de la corneta o bocina en las áreas urbanas, sin motivo;
- c) Circular con el escape sin silenciador;
- d) Transportar mayor número de personas que aquel para el cual fue diseñado, equipado o autorizado el vehículo; y
- e) Circular por las zonas peatonales, andenes laterales o lugares destinados al tránsito de peatones.

ARTÍCULO 98.- Los conductores de emergencia deberán cumplir las normas generales de circulación previstas en la Ley y este Reglamento. Cuando estén en servicio, conducir con precaución y además podrán realizar las siguientes excepciones:

- I. Podrán parar o estacionarse en cualquier sitio y excepcionalmente, podrán circular en sentido contrario, si ello no implica un riesgo inminente para los demás vehículos y peatones;
- II. Podrán continuar circulando sin detenerse ante un semáforo con luz roja o una señal de "ALTO", siempre disminuyendo la velocidad para hacerlo con seguridad, debiendo accionar para ello las luces intermitentes y/o sirenas;
- III. Deberán usar el faro delantero de luz roja intermitente y las sirenas o señales de alarma de que estén dotados según los casos, a fin de advertir a los demás

conductores y peatones su situación de emergencia y exigir preferencia de paso a los vehículos en circulación; y

- IV. Podrán circular a mayor velocidad de la permitida cuando las circunstancias especiales del caso lo requieran y extremando las precauciones necesarias para evitar un accidente.

En el caso que la autoridad de Tránsito y Vialidad se percate que de manera injustificada acciona sus dispositivos de emergencia con el propósito de incitar el aumento de la velocidad de las unidades que le anteceden, será sujeto el conductor a la infracción correspondiente y será reportado para tal acto a la institución que pertenece.

ARTÍCULO 99.- Aquellos vehículos que ocasionalmente presten servicios de emergencia, gozarán igualmente de las excepciones previstas en el artículo anterior.

100.- La parada o estacionamiento deberá efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y evitando que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor.

ARTÍCULO 101.- Queda prohibido estacionarse:

- I. Sobre una zona peatonal o áreas verdes;
- II. Formando doble fila con otro vehículo;
- III. Frente a una entrada de estacionamiento;
- IV. En el área de una intersección;
- V. A menos de 6.5 metros de un hidrante;

- VI. A menos de 5 metros de una esquina, excepto paradas momentáneas para tomar o dejar pasajeros, siempre que no haya otro sitio desocupado en la cuadra;
- VII. Cuando en una calle exista una obstrucción de cualquier tipo y al estacionarse se impida la libre circulación del tránsito;
- VIII. En los puentes, viaductos y túneles;
- IX. A menos de 15 metros de un cruce a nivel;
- X. En dispositivos habilitados para permitir el regreso de vehículos en las calles sin salida;
- XI. En las curvas y en los cambios de pendiente que no permitan distinguir la continuidad de la vía;
- XII. En cualquier sitio donde lo prohíban las autoridades o las señales de tránsito;
- XIII. En el carril de circulación por falta de combustible o falla mecánica;
- XIV. En los lugares específicos para ascenso y descenso para discapacitados tales como rampas o en áreas de estacionamientos destinados para ellos; y
- XV. En un carril de circulación.

Las empresas o personas físicas que presten servicio de transporte de pasajeros o de carga deberán establecer sus propios patios o terminales para permitir el estacionamiento de sus vehículos durante el día y la noche;

ARTÍCULO 102.- La parada o estacionamiento de un vehículo en zonas extraurbanas deberá efectuarse siempre en el lado derecho de la vía, con la mayor

aproximación a la orilla, pero dejando libre una parte suficiente para el tránsito de peatones.

ARTÍCULO 103.- Aun dentro de las condiciones de derecho preferente de paso, cuando un vehículo de emergencia se aproxime a un cruce con luz roja de semáforo u otra señal de detención, su conductor deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuere necesario, y cruzar solamente cuando verifique que los demás conductores de vehículos le hayan cedido el paso y no exista riesgo de accidentes (Gobierno del Estado de Tabasco, 2009).

Con respecto al Reglamento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco en materia de educación vial enuncia lo siguiente:

ARTÍCULO 17.- Las normas básicas de seguridad vial que todo usuario de la vía pública debe observar, son las siguientes:

- I. Respetar los límites de velocidad señalados;
- II. Anunciar las maniobras del vehículo con las luces direccionales del mismo, y en caso fortuito o fuerza mayor lo podrá hacer con señas manuales indicando la dirección correspondiente;
- III. Accionar las luces estacionarias cuando el conductor del vehículo intente detener o detenga su marcha;
- IV. Al iniciar la marcha o cambio de carril del vehículo, el conductor deberá cerciorarse que no se aproxime otra unidad o peatón para no ocasionar un accidente o incidente de tránsito;
- V. Extremar precauciones al ascenso o descenso de vehículos que son trasladados por camiones nodriza, plataformas o grúas;

VI. Extremar precauciones en el ascenso o descenso de personas de los vehículos o al percibir que otras personas ascienden o descienden de los vehículos

VII. Detener el vehículo en su totalidad cuando exista señal que lo indique;

VIII. Respetar el señalamiento cuando éste indique el sentido de la circulación;

IX. Respetar las indicaciones de los señalamientos y semáforos que se utilizan para controlar la adecuada circulación de vehículos y peatones;

X. Toda persona conducirá su vehículo sobre el carril derecho en la vía pública y al rebasar lo hará con la debida precaución y únicamente sobre el carril izquierdo del o los vehículos que le anteceden;

XI. El usuario de la vía pública deberá ceder y permitir la adecuada circulación a todo vehículo de emergencia que lleve accionada sus señales luminosas y/o audibles especiales; y

XII. El conductor de un vehículo respetará el derecho de tránsito del peatón; quien, a su vez, observará las medidas de seguridad indicadas en este Reglamento.

ARTÍCULO 18.- Son derechos del peatón los siguientes:

I. Utilizar las vías públicas del Estado de manera libre y sujetándose a lo establecido en este Reglamento y diversas normas que regulen el uso de las mismas;

II. Cuando así lo requiera, ser auxiliado y apoyado por la autoridad competente, en lo relativo al tránsito y vialidad;

III. Ejercer su derecho de preferencia de paso sobre el tránsito vehicular en los cruces, avenidas y zonas que cuenten con señalamiento para ese efecto; y

IV. El peatón con situaciones especiales tales como discapacidad, adultos mayores, niños y mujeres en estado de gravidez gozarán de manera especial de los derechos y preferencias de paso previstos en la fracción anterior.

ARTÍCULO 19.- Son obligaciones del peatón las siguientes:

I. En las avenidas y calles, deberá cruzar por los puentes peatonales; a falta de éstos, por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto;

II. En intersecciones no controladas por semáforos, agentes o zonas marcadas, deberá cruzar únicamente después de haberse cerciorado que puede hacerlo con toda seguridad;

III. Obedecer las respectivas indicaciones para atravesar la vía pública controlada por semáforo o agentes;

IV. Transitar por la banqueta o acotamiento y a falta de éste por la orilla de la vía, procurando hacerlo dando frente al tránsito de vehículos;

V. Cruzar una intersección con el señalamiento que permita atravesar la vía pública;

VI. Abordar un vehículo cuando se encuentre en alto total y debidamente estacionado en la orilla de superficie de rodamiento; en las zonas rurales deberá hacerlo en los lugares destinados para el efecto y a falta de éstos, fuera de la superficie de la misma; y

VII. Ayudar a cruzar las calles a peatones discapacitados, niños menores de ocho años, adultos mayores y mujeres en estado de gravidez.

ARTÍCULO 20.- Son prohibiciones al peatón, las siguientes:

I. Cruzar entre vehículos detenidos con motor en marcha y en circulación;

- II. Caminar con carga que les obstruya la visibilidad y el libre movimiento;
- III. Realizar la venta de productos o la prestación de servicios, sin la aprobación de las autoridades correspondientes, cuando se obstruya la circulación de la vía pública;
- IV. Realizar actos que obstaculicen la circulación de vehículos;
- V. Pender de vehículos en movimiento;
- VI. Subir a vehículos en movimiento;
- VII. Cruzar la calle de forma diagonal;
- VIII. Transitar cerca de la orilla de la banqueta de modo que se expongan a ser embestidos por los vehículos que se aproximen;
- IX. Transitar sobre el arroyo vehicular, salvo en el caso de que no existan banquetas;
- X. Efectuar colectas en la vía pública sin la autorización de la autoridad correspondiente;
- XI. Cruzar las calles fuera de las líneas marcadas como zonas peatonales;
- XII. Invadir intempestivamente el arroyo vehicular.

ARTÍCULO 21.- Los discapacitados además de los mismos derechos, obligaciones y prohibiciones que los peatones, gozarán de las prerrogativas siguientes:

- a) Usar libremente las rampas de acceso a banquetas y edificios.
- b) Usar libremente los espacios de estacionamiento destinados para ellos.

ARTÍCULO 22.- Todo lo relativo al tránsito en patines, patinetas o similares, se regulará por las disposiciones de la Ley y este Reglamento.

ARTÍCULO 23.- La circulación permitida a usuarios de patines, patinetas o similares será en los lugares autorizados para tal fin.

ARTÍCULO 24.- En ningún caso se permitirá que las personas que transiten en patines, patinetas o similares circulen por la vía pública.

ARTÍCULO 25.- Los usuarios de patines, patinetas o similares que infrinjan la disposición del artículo anterior serán responsables del siniestro que ocasionen.

CAPÍTULO IV

DE LOS PASAJEROS

ARTÍCULO 26.- Los pasajeros deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

I. Usar el cinturón de seguridad en los vehículos; en los casos del servicio público se estará a lo dispuesto por la Ley y ordenamientos en materia de transporte;

II. Viajar debidamente sentados en el lugar que les corresponda;

III. Bajar del vehículo, preferentemente por el lado de la banqueta o acotamiento. En el caso contrario, el pasajero ubicado del lado opuesto a la acera deberá descender extremando las medidas de precaución necesarias; y

IV. Usar casco protector al viajar en motocicleta, bicicleta y otra unidad similar.

ARTÍCULO 27.- Los pasajeros no podrán:

I. Ingerir bebidas alcohólicas o usar sustancias tóxicas, estupefacientes y drogas;

II. Sacar del vehículo parte de su cuerpo u objetos;

III. Abrir las puertas de vehículos en movimiento;

- IV. Tirar objetos o basura desde el interior del vehículo de forma intencional o imprudencialmente;
- V. Sujetarse del conductor o distraerlo;
- VI. Hacer uso de los dispositivos del control del vehículo cuando este está siendo operado por el conductor;
- VII. Interferir en las labores y funciones de los agentes;
- VIII. Viajar en lugares destinados a la carga o fuera del vehículo; y
- IX. En la motocicleta o similares viajar parados o sin los pies apoyados en los estribos.

1.2 Medidas de prevención de accidentes

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU) la prevención es “la adopción de medidas encaminadas a impedir que se produzcan deficiencias físicas, mentales y sensoriales (prevención primaria) o a impedir que las deficiencias, cuando se han producido, tengan consecuencias físicas, psicológicas y sociales negativas”.

El fin primordial de la prevención es la preparación y educación de un individuo solidario, informado y sensibilizado en torno a las causas e impactos de los problemas sociales; participativo; capaz de tomar decisiones acertadamente; con buena autopercepción; que pueda interrelacionarse con sus semejantes; apto para distinguir sus necesidades reales de aquellas creadas; asertivo, es decir, que sepa escuchar y expresar sus emociones, sentimientos e ideas de forma honesta y sin ansiedad; hábil para dar y recibir, en condiciones de realizar críticas constructivas que aporten posibles soluciones a determinados hechos o situaciones; capaz de resolver o enfrentar adecuadamente problemas personales, interpersonales, familiares y del colectivo; conocedor de sus deberes y derechos, respetuoso de las

normas intra y extrafamiliares; con sentido de autodefensa; con una sana estructura ética y moral; con disposición positiva ante la vida; optimista, creativo; competente para buscar alternativas válidas, reales y provechosas con el fin de satisfacer necesidades y deseos de diverso orden; conocedor de sus capacidades, potencialidades y limitaciones.

En otras palabras, para que existan mejoras en materia de seguridad vial es importante tomar medidas preventivas para cada uno de los usuarios de la vía pública.

La Secretaría de Comunicaciones y Transporte menciona en su portal de internet las siguientes señales de tránsito, las cuales son medidas de seguridad vial proporcionadas al conductor y peatón para reducir y evitar los accidentes de tránsito.

a) Señales preventivas:

Son las señales de color amarillo que tienen un símbolo y su objetivo es prevenir a los conductores de la existencia de algún peligro en el camino y su naturaleza. Ejemplo de ello son las que se muestran en el apartado de anexos.

b) Señales Restrictivas

Son las señales de color blanco con un aro de color rojo y que tienen por objeto indicar la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que regulan el tránsito.

La no obediencia de algunas de estas señales está tipificada con multas en los Reglamentos de Tránsito.

c) Señales Informativas:

Son señales con leyendas y/o símbolos, que tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su itinerario por calles y carreteras e informarle sobre nombres y ubicación de poblaciones, lugares de interés, servicios, kilometrajes y ciertas recomendaciones que conviene observar. Estas señales se clasifican en: de identificación, de destino de recomendación, de información general, de servicios y turísticas.

d) Informativas de Identificación:

Tienen por objeto identificar las calles según su nombre y las carreteras según su número de ruta y kilometraje.

e) Informativas de Destino:

Tienen por objeto informar a los usuarios sobre el nombre y la ubicación de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo de su recorrido.

Su aplicación es primordial en las intersecciones en donde el usuario debe elegir la ruta a seguir según el destino seleccionado.

f) Informativas de Recomendación y de Información General

El objetivo de estas señales es, informar determinadas disposiciones y recomendaciones de seguridad que conviene observar, así como cierta información general que conviene conocer.

g) Informativas de Servicios y Turísticas:

Tienen por objetivo informar de la existencia de un servicio o de un lugar de interés turístico y/o recreativo.

Todas las imágenes relacionadas a éste tipo de señales se pueden ver en el apartado de Anexos, (SCT, 2016).

Con respecto a los señalamientos en la DAMC es importante mencionar que en sus inicios no se contaba con señaléticas que indicaran los límites de velocidad, situación que ha mejorado.

1.3 La seguridad vial, un problema de Salud Pública.

En la mayoría de los países avanzados, los planes de seguridad vial surgen de las políticas nacionales de salud pública, las cuales tiene sus raíces en el mandato de la sociedad. La seguridad vial es vista como un aspecto esencial de salud pública y de calidad de vida. Los planes de seguridad tienen una muy alta prioridad en todos los niveles gubernamentales, juegan éstos un papel muy activo, tanto en su desarrollo como en su implementación exitosa.

Según la OMS, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y el Banco Mundial (BM), hay cinco recomendaciones básicas para mejorar la seguridad vial en un país:

- a) Debe instalarse una agencia líder,
- b) Debe desarrollarse información estadística estratégica,
- c) Debe elaborarse un plan nacional de seguridad vial,
- d) Debe establecerse inversiones adecuadas a ese plan,
- e) Deben implementarse las medidas.

La OMS en su informe "La Situación Mundial de la Seguridad Vial" enuncia que los traumatismos causados por el tránsito son una de las principales causas de defunción, ya que todos los años acaban con la vida de cerca de 1,3 millones de personas. En torno al 90% de esas defunciones ocurren en países de ingresos bajos y medios. A menos que se tomen medidas con urgencia, es probable que el número

de traumatismos y defunciones causadas por el tránsito continúe aumentando en la mayor parte de las regiones del mundo a medida que aumenta el parque de vehículos de motor. Si la tendencia actual no cambia, se prevé que en 2030 los traumatismos causados por el tránsito, que actualmente son la novena causa principal de defunción, habrán pasado a ocupar el quinto puesto en esa clasificación.

Para comenzar a afrontar este problema, en 2004 la OMS y el BM presentaron conjuntamente el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. En ese informe se señalan los principales riesgos de traumatismos causados por el tránsito y se recomiendan varias intervenciones que los países pueden poner en práctica para mejorar su situación en materia de seguridad vial. Sin embargo, hasta no hace mucho la situación de la seguridad vial en el mundo estaba poco clara.

En 2009, la OMS publicó el primer Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, para el que había reunido información de los Estados miembros empleando un método estandarizado, con el fin de que los datos recopilados fueran comparables. De esa manera, dicho informe representó el primer estudio sobre la situación de la seguridad vial a escala mundial, en el que se pusieron de manifiesto las deficiencias que presentaba la labor de los países al respecto. En el informe se subrayaban los hechos siguientes:

- La mitad de todas las defunciones causadas por el tránsito se producen entre los «usuarios vulnerables de la vía pública», es decir, motociclistas, ciclistas y peatones; y
- Sólo el 15% de los países cuentan con una legislación global sobre los principales factores de riesgo en materia de seguridad vial.

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial fue objeto de una atención considerable a nivel nacional e internacional y ha alentado la adopción de medidas para el mejoramiento de la seguridad vial en varios Estados miembros.

En marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la resolución 64/255, con la que se proclamaba el periodo 2011- 2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”. El objetivo del Decenio es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

En el año 2015 la OMS publicó un nuevo informe titulado “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015” donde señala que cada año 125 millones de personas mueren en las carreteras del mundo; esta cifra se ha mantenido estable desde 2007. Dado que la velocidad a la que crece la motorización es cada vez mayor, el hecho de que las cifras se hayan estabilizado cuando se preveía ascenso de la mortalidad indica que se está avanzando en la buena dirección.

Sin embargo, el esfuerzo realizado para reducir el número de muertes por accidentes de tránsito es claramente insuficiente, si se desean alcanzar las metas internacionales sobre seguridad vial establecidas en la Agenda para el Desarrollo Sostenible. Algunos países que han adoptado un enfoque amplio centrado en numerosos aspectos de la seguridad vial han alcanzado mejoras eficaces y duraderas.

Ahora de lo que se trata es de conseguir reproducir en otros países, en un espacio de tiempo más corto, esa tendencia a la baja en el número de muertes por accidente de tránsito observada en esos países. Para propiciar esos cambios es

indispensable que haya voluntad política, aunque también será necesario adoptar medidas con relación a una serie de cuestiones concretas:

- La existencia de una legislación adecuada sobre los principales factores de riesgo puede ser de gran utilidad para reducir el número de traumatismos y muertes ocasionado por los accidentes de tránsito.

En ese sentido se han realizado algunos avances en los últimos tres años, 17 países (que representan el 5,7% de la población mundial) han modificado sus leyes para que estén en consonancia con las mejores prácticas relativas a los principales factores de riesgo.

Por otra parte, muchos países están muy atrasados respecto a la aplicación de leyes que integran la normativa internacional. El incumplimiento de la legislación a menudo quebranta el potencial de las leyes sobre seguridad vial para reducir los traumatismos y la mortalidad. Se requiere un mayor esfuerzo para optimizar las actividades destinadas para el cumplimiento de la ley.

La atención que se ha prestado no ha sido la suficiente de acuerdo con las necesidades de los peatones, los ciclistas y los motociclistas, que en conjunto concentran el 49% de las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito a nivel mundial. Mejorar la seguridad de las carreteras de todo el mundo no será posible, si no se tienen en cuenta las necesidades de estos usuarios de la vía pública en todos los enfoques que se adopten para abordar la seguridad vial.

Mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta también tendrá efectos indirectos positivos, si los medios de transporte no motorizados se popularizan. Algunos de esos efectos positivos son el aumento de la actividad física, la reducción de emisiones de CO y los beneficios para la salud derivados de esos cambios.

Conseguir que los vehículos sean más seguros es indispensable para reducir el número de víctimas mortales en las carreteras. El 80% de los países de todo el mundo, en particular los países de ingresos bajos y medios, sigue sin cumplir las normas internacionales básicas sobre la seguridad de los vehículos.

El incumplimiento de esas normas en los países de ingresos medios (que poco a poco se están convirtiendo en los principales fabricantes de automóviles) también pone en peligro los esfuerzos internacionales para mejorar la seguridad de las carreteras.

Con el fin de mejorar la seguridad vial, los países también han de abordar cuestiones de otra índole: por ejemplo, deben mejorar la calidad de los datos disponibles sobre traumatismos por accidentes de tránsito y adecuar esos datos a las normas internacionales; deben disponer de un organismo rector dotado de la autoridad y los recursos necesarios para elaborar una estrategia nacional de seguridad vial, cuya aplicación supervisarán; y han de garantizar la mejora de la calidad de la asistencia prestada a las personas que sufren traumatismos por accidentes de tránsito.

Estos datos reflejan la situación de la seguridad vial tres años después del comienzo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. A pesar de que existe una sólida base empírica que permite saber qué intervenciones funcionan, no parece que se haya prestado suficiente atención a la seguridad vial y se está pagando un precio muy elevado en términos de pérdida de vidas humanas, consecuencias a largo plazo de los traumatismos y presión sobre los servicios de salud. La atención que la comunidad internacional ha prometido prestar al problema de la seguridad vial al establecer en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles una nueva meta a efectos de reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos ocasionados por los accidentes de tránsito de aquí a 2020, constituye una oportunidad de oro para

llevar a cabo las intervenciones necesarias, que todos los países deben aprovechar (OMS, 2015).

Gracias a ello podrá avanzarse más deprisa y podremos conseguir que las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito desciendan de verdad en todo el mundo.

1.4. Un acercamiento al contexto de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco (DAMC).

La DAMC se encuentra ubicada geográficamente en la Ranchería Sur del municipio de Comalcalco, Tabasco. Esta vía es comúnmente utilizada por el transporte público, los vehículos particulares y vehículos de carga pesada. Las vías de acceso a la Universidad no cuentan con banquetas peatonales y señalamientos que indiquen los límites de velocidad.

Los accesos a la DAMC son de tipo vehicular y peatonal, es decir cuenta con una entrada específica para cada tipo de usuario, así mismo con un área designada para el estacionamiento de los vehículos que ingresan, cada dueño cuenta con un tarjetón que debe ser visible a la entrada de la Institución, en el caso de los visitantes se proporciona un tarjetón para ingresar. Los vehículos son dirigidos hacia el estacionamiento por un circuito vehicular que cuenta con señaléticas de reductores de velocidad y está delimitado por conos.

Es importante mencionar que la mayoría de los usuarios del estacionamiento no posicionan los vehículos en modo reversa, es decir lo hacen de forma incorrecta en materia de seguridad y en caso de emergencia no facilitaría la evacuación del personal de la institución.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El tema de seguridad vial ha ocupado espacios importantes dentro de la investigación y el contexto social, debido al creciente número de accidentes tanto en zonas urbanas y suburbanas como en carreteras de altas y bajas especificaciones, el aumento en el parque vehicular, los nuevos equipos automotores (capaces de alcanzar velocidades superiores a las establecidas en el proyecto geométrico de las carreteras), las condiciones de la infraestructura vial, el aumento de las personas en edad de conducir y la poca o casi nula educación vial que reciben tanto conductores como peatones.

Actualmente, como conductores, el automóvil es un medio de transporte más utilizado en México lo que genera problemas de tránsito y medio ambiente. Ejemplo de ello es la situación que en los últimos meses se ha vivido en la Ciudad de México con el programa "Hoy No Circula". La falta de cultura y educación vial afecta de manera recurrente tanto a los peatones como a los conductores; hecho que se refleja en el número de percances, de acuerdo a estadísticas realizadas por el programa Simulador-Educación Vial (SIMVIAL), en México existen 17,000 muertes anuales en accidentes viales por la falta de inobservancia a los señalamientos de tránsito e incumplimiento de la Leyes, de los cuales el 90% de los accidentes son prevenibles. Por otro lado, es importante mencionar que los accidentes viales son la segunda causa de muerte en jóvenes de entre 15 y 29 años de edad.

Más allá del enorme padecimiento que provocan, los accidentes de tránsito pueden llevar a la pobreza a una familia, ya que los sobrevivientes de los accidentes y sus familias deben hacer frente a las consecuencias a largo plazo, incluidos los costos de la atención médica, la rehabilitación, los gastos funerales y en algunos casos la pérdida del sostén de la familia.

Los traumatismos por accidentes de tránsito también someten a una gran presión al Sistema Nacional de Salud.

Históricamente, muchas de las medidas establecidas para reducir las víctimas mortales y los traumatismos por accidentes de tránsito están orientadas a proteger a los ocupantes de los vehículos. No obstante, cerca de la mitad de las personas que fallecen cada año por accidentes en el mundo son peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del transporte público, y esta cifra es aún mayor en los países y comunidades más pobres del mundo.

El Estado de Tabasco ocupa el segundo lugar de muertes por accidentes de tránsito en edades comprendidas entre los 17 a 29 años de edad, datos publicados por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA).

Bajo este panorama situacional se considera relevante abordar una investigación en la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, específicamente en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco. En la dinámica cotidiana de la División se ha observado la existencia de falta de conciencia de educación vial por parte de algunos miembros de la comunidad, independientemente del número de vehículos que ingresen el problema sigue siendo de educación y cultura vial. Otra situación que contribuye al incremento de factores de riesgo es la ubicación en la que se encuentra la DAMC, es una zona donde transita todo tipo de vehículo, no existe banqueta peatonal, en los últimos años se han registrado accidentes vehiculares sobre la carretera que conduce a la División Académica, estos sucesos han sido dados a conocer por los propios estudiantes y profesores involucrados.

Dentro de las instalaciones de la Universidad se ha observado que no están señaladas las vías de circulación, los señalamientos viales, como también no existe simbología e indicaciones fijas que se ubican en el estacionamiento. Con respecto a los cajones de estacionamiento estos no cuentan con la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico publicada en la gaceta oficial del

Distrito Federal el 8 de febrero de 2011, otro de los puntos a considerar es que vehículos no son estacionados de manera segura, se desconoce el uso del cinturón de seguridad y el uso del casco.

Este panorama se considera un problema social puesto que ocurre por falta de conciencia vial. Los accidentes de tránsito también se deben a factores humanos, incluso ocupan el mayor porcentaje de accidentes debido a las principales causas como la conducta humana, conducir a exceso de velocidad, conducir bajos los efectos del consumo de drogas, realizar maniobras imprudentes y el desconocimiento de las leyes de tránsito. Por tal motivo la educación vial en esta Institución requiere de profundas y positivas transformaciones que aseguren la formación en seguridad vial de la comunidad divisional que conduzcan a la prevención y reducción de accidentes.

¿Los accidentes viales se originan por ausencia de conocimiento, apego a la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco que se manifiesta en la educación vial? ¿Qué importancia tiene la educación vial para la reducción de la prevalencia de accidentes?

JUSTIFICACIÓN

Hoy en día, el mejoramiento de la seguridad vial necesita ser un aspecto prioritario en la planeación y acción de los gobiernos. Es así, que se deben impulsar medidas restringidas que atiendan la revisión de la infraestructura, la promoción de educación vial, la modernización de vehículos y el mejoramiento de la atención médica. Para garantizar el éxito de ello, es fundamental incrementar los esfuerzos del sector público y privado, y lograr mejoras sustantivas en la reducción de los accidentes.

Existen programas en materia de seguridad y educación vial comprobadas para reducir las lesiones causadas por el tránsito, gracias a su aplicación varios países han adoptado medidas para reducir su mortalidad por accidentes de tránsito. Está demostrado que la adopción de leyes integrales sobre los factores de riesgos fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños), ha reducido las lesiones causadas por accidentes de tránsito. Es por ello que la aplicación de las leyes de tránsito y el cumplimiento de las señales viales se convierte en la pieza fundamental para construir una educación y cultura de la vialidad. Sin embargo, no existe vigilancia permanente para la aplicación de las leyes ya establecidas.

Para entender los accidentes viales, y en particular el factor humano de cada sociedad, es importante tener en cuenta que los comportamientos individuales se conforman por valores y actitudes que son compartidos por el conjunto de la sociedad, mismos que se vinculan tanto a aspectos culturales como socioeconómicos de cada comunidad.

Partiendo de lo expuesto, surge la necesidad de diseñar y adoptar nuevas estrategias adecuadas para la prevención de accidentes, así mismo promoverlas y concientizar un aprendizaje en materia de educación vial a la comunidad de la

DAMC, con la finalidad de difundir medidas urgentes, fomentando una cultura y convivencia vial.

La realización de la presente investigación permite conocer el nivel de educación vial con que cuenta la comunidad de la DAMC en los niveles de peatón, conductor de vehículo automotor y usuario del transporte público, para implementar estrategias y medidas que aporten mejora a la situación que actualmente se presenta. Estas estrategias como metodología didáctica en materia de educación deben adaptarse a las necesidades e interés de la comunidad universitaria.

Se habla de una intervención en la problemática para proveer correctamente a los usuarios la información de educación y seguridad vial, cumpliendo con las normas establecidas para prevenir, controlar y disminuir los accidentes de tránsito que tienen como consecuencia los índices de morbi-mortalidad que actualmente es uno de los problemas de mayor interés a nivel mundial y que sin duda beneficia no solo a la División Académica como Institución sino también al municipio de Comalcalco y al Estado puesto que puede lograrse implementar estrategias educativas de promoción y prevención en materia de seguridad vial y mejorar la calidad de vida en la población.

OBJETIVOS

Objetivo general:

Realizar un diagnóstico de educación vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco que permita generar una estrategia para la prevención y reducción de accidentes.

Objetivos específicos

- Identificar la prevalencia de accidentes en el: peatón, conductor de vehículo automotor y usuario del transporte público.
- Describir el conocimiento y apego a la normatividad en materia de educación vial practicadas en la vida cotidiana como peatón, conductor y usuario del transporte público.
- Proponer Lineamientos de educación vial mediante un manual de estacionamiento controlado, basado en la normatividad del Estado de Tabasco en la División Académica Multidisciplinario de Comalcalco.

HIPÓTESIS

Debido a la falta de educación, conocimiento y apego a la normatividad de seguridad vial en la comunidad de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, hay un mayor índice de riesgos por accidentes de tránsito como peatón, conductor y usuario de transporte público.

MATERIALES Y MÉTODOS

Enfoque de la investigación:

Cuantitativo

Diseño de estudio:

Es de tipo transversal

Universo

1989 Alumnos inscritos en las Licenciaturas de Atención Prehospitalaria y Desastres, Enfermería, Médico Cirujano, Rehabilitación Física; 111 personas que laboran como profesores; 6 técnicos académicos y 41 personas sindicalizadas que labora en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco.

Muestreo:

Para definir los sujetos de estudio de la población estudiantil se utilizó un muestreo aleatorio simple. Por el tamaño de la población de profesores, técnicos académicos, personal administrativo y de área de servicio, se consideran en su totalidad siempre y cuando cumplan con los criterios de inclusión.

Muestra

Los sujetos que participaron en este estudio se constituyen por 257 alumnos de los cuales 51 son de la Licenciatura en Atención Prehospitalaria y Desastres, 59 de la Licenciatura en Enfermería, 76 de la Licenciatura en Médico Cirujano y 71 de la Licenciatura en Rehabilitación Física; 45 profesores, 3 técnicos académicos, 41 personas administrativas y de servicio sindicalizadas.

Sujetos de estudio:

Todos los que cumplan con los criterios de inclusión.

Criterios de inclusión y exclusión

Criterios de inclusión:

- Alumnos inscritos a cualquiera de las cuatro carreras que oferta la DAMC.
- A todos los profesores de las Licenciaturas en Enfermería, Médico Cirujano, Atención Prehospitalaria y Desastres y Rehabilitación Física.
- A todo el personal administrativo que labora en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco.
- Al personal sindicalizado de intendencia del turno matutino y vespertino sindicalizados.
- A todos los técnicos académicos.

Criterios de exclusión:

- Alumnos que estén prestando servicio social en la institución.
- Alumnos que estén realizando prácticas clínicas en el momento de la investigación.
- Profesores que estén supervisando prácticas clínicas en el periodo de la investigación.
- Profesores que estén impartiendo clases en campos clínicos.
- Alumnos que se encuentren de baja temporal en alguno de los planes de estudio.
- Alumnos que estén realizando el internado, el pregrado, el servicio social o que no acudan de manera regular a la División Académica.
- A quienes no deseen participar en la investigación.
- A quienes no se encuentren el día de la aplicación del instrumento.

Variables de estudio:

Nombre de la variable	Subcategoría	Tipo de variable	Definición de la variable
Características sociodemográficas de la población.	Edad Sexo	Cuantitativa discreta	Edad: hace mención al tiempo que ha transcurrido desde el nacimiento de un ser vivo. El sexo es el conjunto de características físicas, biológicas, anatómicas y fisiológicas de los seres humanos, que los definen como hombre o mujer.
	Actividad que desempeña	Cualitativa ordinal	Se denomina actividad que desempeña el sujeto de investigación a los siguientes roles: Alumnos, profesores, técnicos académicos y

			personal administrativo y de intendencia sindicalizados.
Educación/ conocimiento/ apego a la ley de tránsito del Estado de Tabasco.	<p>Medidas de seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) uso correcto del cinturón de seguridad b) uso correcto de casco de motocicleta c) uso del teléfono celular al conducir <p>Conocimiento y aplicación de la Ley:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) señales de tránsito b) respeto y uso el paso peatonal c) normas de estacionamiento d) respeto de 	Cualitativa ordinal	<p>Educación: etimológicamente proviene del latín “educare” que significa instruir o formar.</p> <p>El conocimiento es el acumulo de información, adquirido de forma científica o empírica.</p> <p>Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco: es el documento oficial sobre el cual se rige a los usuarios de la vía pública y se vincula al reglamento. Ambos constituyen la</p>

	<p>límites de velocidad</p> <p>e) uso de los puentes peatonales</p>		normatividad.
Usuarios de la vía pública	<p>Conductores:</p> <p>a) con y sin licencia</p> <p>b) con y sin curso de educación vial</p> <p>c) con y sin antecedente de accidentes de tránsito</p> <p>Peatones:</p> <p>a) con antecedentes de accidente en la vía pública</p> <p>Usuarios del transporte público.</p>	Cualitativa ordinal	<p>Se llama conductor la persona que maneje un vehículo por la vía pública.</p> <p>El peatón es toda persona que transita a pie por la vía pública.</p>

Operacionalización de las variables:

No se identificó ningún instrumento que midiera todas las variables inmersas en el proyecto de investigación, por lo que se rediseñó un instrumento a partir de los siguientes ya validados: Encuesta para determinar los accidentes de tránsito del Instituto Tecnológico Superior Luís Rogerio González, publicado el 29 de octubre de 2013; Encuesta Educación Vial realizada por la Profesora Sandy Lorenty Triana de los Ríos, Ecuador publicado en 31 de octubre del 2012.

Instrumentos, técnicas y procedimientos

Se construyó un instrumento que consta de 45 preguntas con opciones múltiples que se miden en escala Likert, para recabar datos en materia de seguridad y educación vial, el total de reactivos fueron divididos en cuatro secciones: usuario de la vía pública, conductor, peatón y usuario del transporte público, con la finalidad de obtener resultados más concretos al momento de la interpretación de los resultados.

El instrumento de medición a utilizar se denominó “Instrumento para diagnosticar la Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco” (ver anexo), cuenta con una presentación, objetivos de la investigación e instrucciones para la resolución, es importante mencionar que antes de la aplicación de los instrumentos se realizó una prueba piloto a 16 personas entre alumnos, profesores y personal sindicalizado de la DAMC, con la finalidad de verificar la claridad y objetividad del contenido, posterior a la prueba piloto fue necesario formular nuevas preguntas y reestructurar parte de las ya existentes.

En el primer apartado se evaluaron a los usuarios de la vía pública donde se permitió conocer el nivel de conocimiento de las leyes que nos rigen en el estado de Tabasco, así como el cumplimiento de éstas.

En el segundo apartado se formularon 21 preguntas dirigidas a los conductores de automóviles y motocicleta, las cuales nos permitieron conocer las medidas de seguridad que toman al conducir como es el uso del cinturón de seguridad, del casco, el

respeto a las señales de tránsito, si porta con un equipo de primeros auxilios en su vehículo entre otras.

El tercer apartado se dirigió al peatón, se formularon preguntas dirigidas a las medidas que toman en relación al autocuidado y de igual manera se evaluó el conocimiento de la ley.

Por último, el cuarto apartado está integrado por preguntas dirigidas a los usuarios del transporte público.

La aplicación de dicho instrumento se realizó durante el mes de noviembre de 2016 a 52 alumnos de la Licenciatura en Atención Prehospitalaria y Desastres, 59 alumnos de Enfermería, 76 alumnos de Médico Cirujano y 71 alumnos de Rehabilitación Física, cubriendo los parámetros establecidos. Así mismo participaron un total de 45 docentes y 41 personas de área administrativa e intendencia sindicalizados ($N= 344$).

Análisis de la información

Los resultados obtenidos fueron concentrados y analizados mediante el programa Microsoft Excel 2010.

Consideraciones éticas

Los datos recolectados por medio del instrumento antes descrito fueron manejados de manera confidencial respetando la identidad e integridad de los sujetos de investigación, mismos que fueron informados de forma oportuna sobre el objetivo y los procedimientos de la investigación, a través del conocimiento informado.

DISTRIBUCIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO

Características sociodemográficas de la población estudiada.

El número de encuestados fue de 344 personas de las cuales el 14.8% son alumnos de la Licenciatura en Atención Prehospitalaria y Desastres de los cuales el 48% son hombres y el 52% mujeres, el rango de edad fue de 18 a 26 años, siendo más frecuentes las edades de 18 a 21 años con el 86% por la cantidad de alumnos participantes; seguido de 22 a 26 años con 14%. El 17.15% son alumnos de la Licenciatura en Enfermería de los cuales el 74% son hombres y el 26% mujeres, el rango de edad fue 18 a 26 años. Con respecto a los alumnos de Médico Cirujano ocupó el 22.09% del total de la muestra estudiada de los cuales el 41% son hombres y el 59% mujeres con un rango de edad de 18 a 24 años. El 20.6% del total fueron alumnos de la Licenciatura en Rehabilitación Física donde el 23% son hombres y 77% mujeres, las edades comprendidas fueron de 18 a 34 años.

Del total de los participantes 45 fueron profesores representando el 13.08% del total donde el 30% fueron hombres y 70% mujeres. El rango de edad de éste grupo fue de 25 a 59 años mujeres, siendo más frecuentes las edades de 35 a 46 años con el 67%. Dentro de la población de profesores se incluyeron a los técnicos académicos participantes en la investigación. En relación al personal administrativo y de intendencia sindicalizados el 52% fueron hombres y el 48% mujeres con un rango de edad de 22 a 41 años.

Tabla 1. *Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como usuario de la vía pública.*

Pregunta	Siempre		Nunca		En ocasiones		No respondió	
¿Respetan las Leyes de Tránsito?	255	74.1%	5	1.45%	73	21%	11	3.19%
¿Cumple con la obligación del uso de cinturón de seguridad?	268	77.90%	15	4.3%	48	13.45%	13	3.77%
¿Ha sido víctima de algún tipo de accidente de tránsito?	110	31.97%	212	61.62%	0	0%	22	6.39%
¿Ha sido sancionado por incumplimiento de las leyes de tránsito del Estado de Tabasco?	47	13.66%	260	75.58%	0	0%	37	10.7%

FUENTE: *Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.*

En un primer apartado se evaluó de manera general a los usuarios de la vía pública donde se obtuvo que el 74.1% respeta las señales de tránsito siendo peatón, conductor o usuario del transporte público, así mismo se refleja que el 77.90% hace uso del cinturón de seguridad siendo conductor u ocupante del vehículo. Podemos ver que el 31.97% ha sido víctima de accidente de tránsito.

Tabla 2. *Conocimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como conductor de vehículo.*

Pregunta	Siempre		Nunca		No respondió	
¿Conoce bien el reglamento de la Ley de Tránsito del Estado de Tabasco?	50	14.53%	273	79.36%	21	6.1%
¿Conoce cuáles son las señales	265	77.03%	58	16.86%	21	6.1%

preventivas?									
¿Conoce cuál es la manera correcta de estacionarse?	153	44.47%	16	4.65%	175	50.87%			
¿Tiene conocimiento de las obligaciones peatonales?	104	30.23%	236	68.60%	4	1.16%			

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

La tabla 2 muestra los resultados que se obtuvieron al indagar sobre el conocimiento de la Ley de Tránsito donde se observa que sólo el 14.53% de la población estudiada la conoce, el 44.47% conoce cuál es la manera correcta de estacionarse y el 50.87% no respondió a la pregunta debido a que no son conductores. Por otro lado, el 68.60% no conoce las obligaciones peatonales.

Tabla 3. Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como conductor de vehículo.

Pregunta	Siempre	En ocasiones	Nunca	No respondió
¿Sabe conducir vehículos automotores?	173 50.29%	0 0%	107 31.10%	64 18.60%
¿Cuenta con algún tipo de licencia o permiso para conducir?	114 33.13%	0 0%	67 19.47%	163 47.38%
Para obtener la licencia, ¿realizó el curso de educación vial que imparte la Secretaría de Seguridad Pública del Estado?	83 24.12%	0 0%	53 15.40%	205 59.59%
¿Respeto la prohibición del uso del teléfono mientras	109 31.68%	43 12.5%	13 3.77%	176 51.16%

conduce?									
¿Ha conducido bajo la influencia de alguna droga?	9	2.6%	0	0%	160	46.5%	175	50.8%	
¿Respeto los límites de velocidad?	123	35.75%	17	4.94%	28	8.1%	176	51.16%	
¿Disminuye la velocidad a 10 k/h al entrar a la DAMC?	101	29.36%	17	4.94%	13	3.7%	213	61.9%	
¿Se estaciona en posición de reversa en el estacionamiento de la DAMC?	69	20%	11	3.19%	51	14.82%	213	61.9%	
¿Cuenta con botiquín de primeros auxilios en su vehículo?	27	7.84%	0	0%	129	37.5%	188	54.65%	
¿Porta extintor en su vehículo?	59	17.15%	0	0%	98	28.48%	187	54.36%	
¿Porta con los documentos obligatorios (licencia de manejo, tarjeta de circulación)?	173	50.29%	0	0%	93	27%	78	22.67%	

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Mediante la variable de usuario de la vía pública se identificó que dentro de la muestra estudiada el 50.29% sabe conducir, el 31.10% no sabe y el 18.31% no dio una respuesta a la pregunta. Del 50.29% que saben conducir el 33.1% cuenta con licencia, de éste porcentaje el 24.12% realizó el curso de educación vial para obtenerla y un 16.27% no lo realizó. Al indagar sobre el uso del teléfono celular al momento de conducir se obtuvo que el 31.6% de la población estudiada hace uso del celular; el 13.37% en ocasiones y 3.77% No lo usa. Respecto al uso del estacionamiento de la

DAMC, se obtuvo que el 20% se estaciona de manera correcta, un 15% se posiciona en forma frontal; el 3.1% lo hace en ocasiones y el porcentaje restante no ingresa con vehículo a la institución.

Tabla 4. *Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como conductor de motocicleta.*

Pregunta	Siempre	En ocasiones	Nunca	No respondió
Cuando conduce motocicleta ¿Usa correctamente el casco?	36 10.4%	26 7.50%	1 0.2%	281 81.6%
¿Considera importante que su acompañante use casco?	58 16.8%	0 0%	5 1.4%	281 81.6%

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

El 81.6% de la población no conduce motocicleta, del total de conductores de motocicleta el 57% hace uso correcto del casco; 41% no lo utiliza y un 2% en ocasiones; sólo el 61% de los conductores considera importante el uso del casco para su acompañante.

Tabla 5. *Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como peatón.*

Pregunta	Siempre	En ocasiones	Nunca	No respondió
¿Tiene conocimiento de las obligaciones peatonales?	104 30.23%	0 0%	236 68.60%	4 1.16%
¿Al cruzar una calle o avenida hace uso del teléfono celular?	25 7.26%	34 9.88%	277 80.52%	8 2.32%

¿Cruza las calles por los pasos peatonales?	282	81.97%	18	5.23%	34	9.88%	10	2.90%
¿Hace uso de los puentes peatonales?	68	19.76%	28	8.13%	232	67.44%	16	4.65%

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Ante las preguntas que se realizaron para saber el nivel de conocimiento sobre la ley que rige al peatón se obtuvo que el 68.6% no tiene el conocimiento y sólo el 30.23% las conoce. El 19.7% hace uso de los puentes peatonales; 67.4% no los usa, aun cuando es necesario y el 8.13% lo hace en ocasiones.

Tabla 6. Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como usuario del transporte público.

Pregunta	Siempre	Nunca	En ocasiones	No respondió
¿Al abordar un transporte de servicio público plus, de primera clase y taxis hace uso del cinturón de seguridad?	268 77.9%	32 9.3%	34 9.8%	10 2.9%
¿Al abordar los autobuses públicos respeta los asientos destinados para los usuarios con capacidades diferentes?	277 80.5%	38 11%	22 6.3%	7 2%
¿Al descender del transporte público respeta la parada de autobús?	179 52%	100 29%	46 13.3%	19 5.52%

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

En relación al usuario del transporte público el 54.1% respeta las paradas del autobús al momento de ascender o descender; un 30.7% no las usa y el 14.1% en ocasiones. Ante la pregunta sobre qué haría si necesita viajar y el transporte cuenta con exceso de pasaje el 53.2% le recomendaría al conductor cargar lo necesario y no se sube; 20.2% opta por subirse sin problema; 13.3% simplemente no se sube; el 10.5% recomienda que cargue lo necesario, pero aun así lo aborda y el 2.4% denuncia la negligencia. Al indagar sobre el uso del cinturón de seguridad en el transporte público tipo plus o taxi el 77.9% lo usa siempre.

Tabla 7. *Conocimiento sobre el uso de la vía pública de acuerdo con la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.*

Incisos	Respuesta	%
Señale el enunciado incorrecto		
a) Los conductores tienen la responsabilidad de controlar sus vehículos así como de la conducta de sus pasajeros	10	2.9
b) Respetar y obedecer las indicaciones establecidas en señalamientos restrictivos e informativos	18	5.2
c) Los conductores pueden hacer uso de dispositivos auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido que entorpezcan la audición de ambos oídos	126	36.62
d) No contestó	190	55.2
Cuando llueve después de un largo periodo de tiempo seco, es probable que la calzada esté más resbalosa...		
a) Cuando recién para la lluvia	51	14.82
b) Una dos horas después que para la lluvia	16	4.65
c) Después de dos horas de lluvia	26	7.5
d) Unos 5 minutos después de que comienza a llover	58	16.8
e) No contestó	193	56.1

Cuando camina por la acera (banqueta) a que hay que prestar más atención a...

a) Los ancianos	239	69.4
b) Las salidas de garage	86	25
c) Tus pertenencias	7	2
d) No contestó	12	3.48

De los siguientes enunciados marque aquel que considere una prohibición para el peatón:

a) Ayudar a las personas con capacidades diferentes	30	8.7
b) Transitar sobre el arroyo vehicular, salvo el caso de que no exista banqueta	279	81.1
c) Permitir el paso a los vehículos de emergencia.	21	6.1
d) No contestó	14	4

¿Por qué parte de la vía deben circular los peatones, como norma general?

a) Por el borde de la calles	10	2.9
b) Por la acera	86	25
c) Por la calzada	232	67.4
d) No contestó	16	4.6

Si camina con frecuencia por una carretera de noche debe...:

a) Hacer señales con el brazo	33	9.5
b) Caminar en grupo, haciendo fila india	96	27.9
c) Llevar consigo una prenda con reflejante	202	58.7

d) Caminar sin problema	1	0.2
e) No contestó	12	3.4
Si una persona que transitaba en patines sobre la vía pública es arrollada por un vehículo motor, ¿quién es el responsable del siniestro?		
a) El conductor del vehículo	21	6.1
b) <i>La persona arrollada</i>	267	77.6
c) Ambos	43	12.5
d) No contestó	13	3.77

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

En la tabla seis se muestran preguntas que se formularon de acuerdo con el contenido de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco para saber el conocimiento que tiene la comunidad universitaria. Las preguntas se marcan en negrita y la respuesta correcta se encuentra en cursiva.

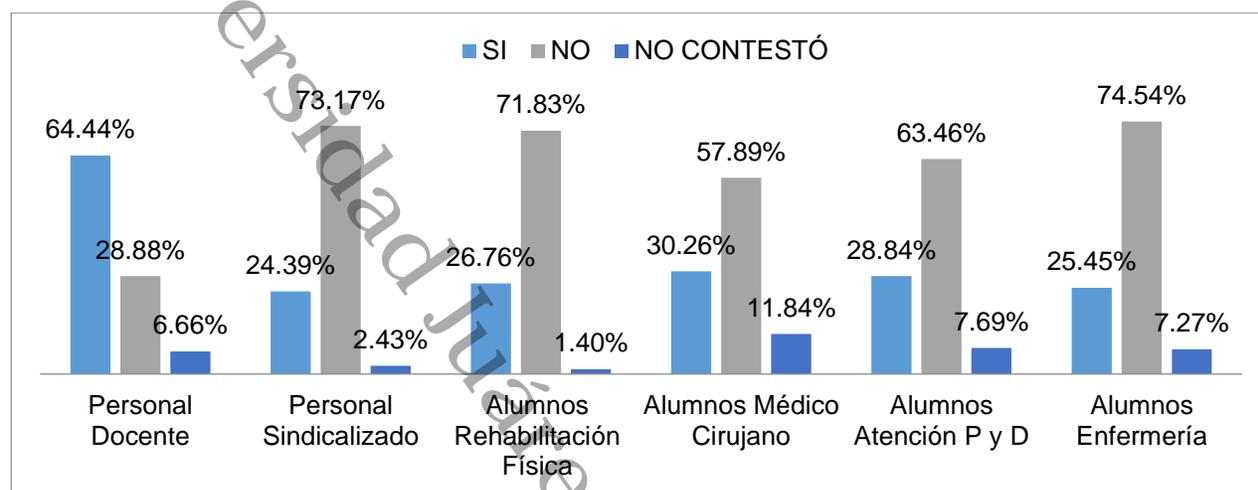
Prevalencia de accidentes

Tabla 8. Víctimas de accidente de tránsito.

CATEGORÍA	Si		No		No contestó	
Personal Docente	29	64.44%	13	28.88%	3	6.66%
Personal Sindicalizado	10	24.39%	30	73.17%	1	2.43%
Alumnos Rehabilitación Física	19	26.76%	51	71.83%	1	1.40%
Alumnos Médico Cirujano	23	30.26%	44	57.89%	9	11.84%
Alumnos Atención P y D	15	28.84%	33	63.46%	4	7.69%
Alumnos Enfermería	14	25.45%	41	74.54%	4	7.27%
Total	110	31.9%	212	61.6%	22	6.3%

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Gráfico 1. Víctimas de accidente de tránsito.



FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

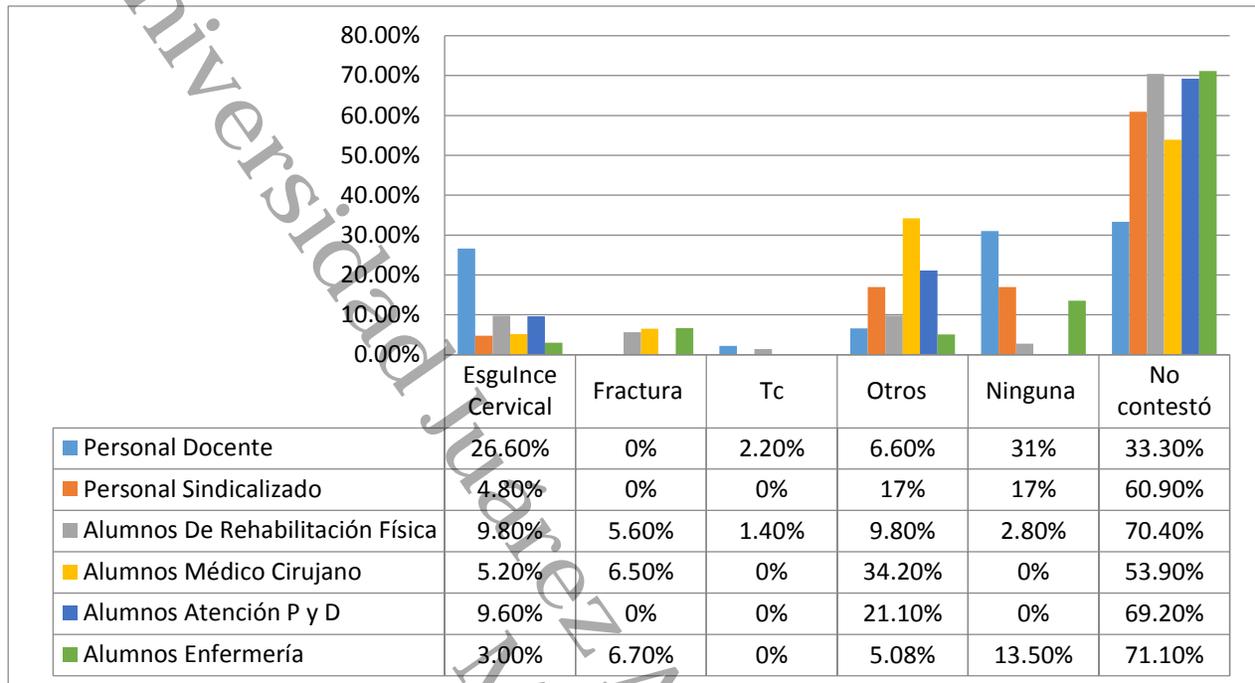
Respecto a la prevalencia de accidentes se obtuvo que el 61.62% no ha sufrido algún percance en la vía pública y el 31.97% ha sufrido accidentes de tránsito, siendo los alumnos la población más afectada en un 64.5%.

Tabla 9. Tipo de lesión por accidente de tránsito.

CATEGORIA	Esguince cervical		Fractura		TC		Otros		Ninguna		No contestó	
Personal Docente	12	27%	0	0%	1	2%	3	6%	14	31%	15	33%
Personal Sindicalizado	2	4%	0	0%	0	0%	7	17%	7	17%	25	61%
Alumnos De Rehabilitación Física	7	10%	4	6%	1	1%	7	10%	2	2%	50	70%
Alumnos Médico Cirujano	4	5%	5	6%	0	0%	26	34%	0	0%	41	54%
Alumnos Atención P y D	5	9%	0	0%	0	0%	11	21%	0	0%	36	69%
Alumnos Enfermería	2	3%	4	7%	0	0%	3	5%	8	13%	42	71%
Total	32	9%	13	4%	2	0.5%	57	16%	31	9%	209	61%

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Gráfico 2. Tipo de lesión por accidente de tránsito.



FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

En el accidente el 70% fungió el papel de conductor; el 25.7% era peatón; un 2.8% viajaba como copiloto y el 1% era usuario del transporte público. De acuerdo al tipo de lesión que presentaron el esguince cervical fue el más prevalente con 9.3%.

ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

DISCUSIÓN

Los accidentes viales continúan siendo un importante problema de seguridad y salud pública al ser la primera causa de muerte de niños entre 5 y 14 años y la segunda causa entre jóvenes de 15 a 29 años de edad. Además, en México 1,462, 200 personas sufren una discapacidad a consecuencia de los accidentes (OMS, 2015).

Con el aumento de la población y la industrialización los índices de accidentalidad aumentan debido a la falta de conocimiento y apego a la normatividad de tránsito; de prevención y cuidado que tenemos al transitar en la vía pública siendo conductor de algún vehículo, usuario del transporte público o peatón.

Bajo esta perspectiva se discuten los resultados obtenidos en nuestra investigación, de acuerdo con las variables consideradas: conocimiento y educación, Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco (conductor, peatón y usuario del transporte público). Teniendo como primer punto de referencia la prevalencia de accidentes en la población de la DAMC.

En cuanto a la prevalencia de accidentes, de los 344 participantes 110 han sufrido accidentes de tránsito representado por el 31.9%, cabe aclarar que por actividad desempeñada en la Institución (DAMC) los alumnos son quienes han tenido mayor número de accidentes con 71 casos que representa el 20.6% porque es la población que más participa en la investigación. El 70.7% fungió el papel de conductor en el accidente; 25.7% era peatón; un 2.8% viajaba como copiloto y el 1% era usuario del transporte público. Estos resultados se aproximan a los obtenidos en la investigación que realiza la Dra. Gladys Fernández (2009) para la Evaluación del Programa de Seguridad Vial para Jóvenes Universitarios en la Universidad Nacional de Cuyo en Buenos Aires, Argentina donde se obtuvo una tasa de incidencia promedio del 12%, es

decir 12 alumnos de cada 100 sufrieron un accidente vial durante el año 2008; los tipos de usuarios de la vía pública y el número de accidentes sufridos fueron: Peatones: 3; Bicicleta: 3; Moto: 8; Auto: 16; Transporte público: 1.

A medida que aumenta la velocidad media, también aumenta la probabilidad de accidente y la gravedad de sus consecuencias, en especial para los peatones, los ciclistas y los motociclistas. Los países que han logrado reducir el número de muertes por accidente de tránsito, lo han conseguido dando prioridad a la seguridad en la gestión de la velocidad (OMS, 2015).

En los datos obtenidos en la investigación sobre el conocimiento y respeto de los límites de velocidad un 7% si las conoce; el 43% no las conoce; 26% conoce algunas y el 24% no contestó; el 35.5% si los respeta; el 4.9% lo hace en ocasiones; un 8.1% nunca y para el 51.16% no aplicó ya que este número en porcentajes no sabe conducir, estos número coinciden con los publicados en el artículo Los jóvenes y la educación para la cultura de la seguridad vial por la Revista Panamericana de pedagogía de los autores Pilar Baptista Lucio y Jorge Reyes Iturbide en el año 2014 donde se encuestaron a 150 jóvenes que circulan en distintas ciudades mexicanas se obtuvo que el 38% respeta los límite de velocidad; 51% en ocasiones y el 9% no lo hace nunca. De acuerdo a los reportes de 2012 de la Policía Federal, solo 1.6% de las lesiones ocasionadas por accidentes viales en las carreteras federales fueron causadas por conducir en estado de ebriedad, sin embargo 54.5% fueron por exceso de velocidad.

De acuerdo al Informe sobre la seguridad vial en las Américas 2016 de la OMS en el año 2013, los peatones representaron un 22% del total de muertes causadas por el tránsito. (OPS, OMS, 2016). De acuerdo a ésta investigación el 21% de los conductores tienen respeto del peatón en la vía pública; sólo el 15% respeta las señales peatonales y el 64% les sede el paso. Estos datos difieren un poco a los publicados en

el artículo de *Baptista*¹, donde el 84% de los encuestados sede el paso en los pasos peatonales.

En México existen 17,000 muertes anuales en accidentes viales por la falta de inobservancia a los señalamientos de tránsito e incumplimiento de la Leyes, de los cuales el 90% de los accidentes son prevenibles. Al analizar el cumplimiento de la normatividad en materia de tránsito y vialidad del Estado de Tabasco y el nivel de educación con que cuenta la población estudiada se obtuvo que 77% de la muestra hace uso del cinturón de seguridad y el 13.95% en ocasiones. Estos datos se aproximan a los obtenidos por Fernández (2009) donde el 93% de los jóvenes encuestados siempre usa el cinturón de seguridad como conductor.

Se ha documentado que la velocidad, la conducción bajo los efectos de alguna droga, el uso de dispositivos de sujeción, el uso del casco y los distractores son los factores de riesgo que más se relacionan con los accidentes viales. El 40% de los accidentes viales son causados por distracciones del conductor, de acuerdo al programa SIMVIAL el uso del celular es la primera causa de accidentes viales y aumenta en un 400%, en nuestra investigación el 31.6% de los conductores lo usa y el 13.37% en ocasiones; por otro lado los peatones lo usan en un 8% mientras transitan la vía pública, en comparación a los datos publicados en el artículo de Fernández², el 57% de los conductores hace uso del teléfono celular.

Sobre la conducción bajo los efectos de alguna droga el 2.6% dijo haberlo hecho, comparados con los obtenidos en el artículo de Fernández³ donde el 9% conduce alcoholizado.

¹ Óp. Cit. 2014

² Óp. cit. 2009

³ Óp. cit. 2009

Por otra parte, como parte de las actividades realizadas en el periodo de servicio social enero 2015-febrero 2016, por las egresadas de la Licenciatura en Atención Prehospitalaria y Desastres Suset Yaret Lanz González, Samantha Carolina Ruíz López y Lucía Velázquez Velázquez, en colaboración de la Dra. Mersarys Carolina Rivas Pérez y el Licenciado en Enfermería Gerardo Triano Ovando, inician actividades en materia de educación y seguridad vial con el objetivo de mejorar la situación por la que atravesaba la DAMC en materia de educación vial. Por tal motivo se realiza un diagnóstico situacional de la División Académica; de acuerdo a los resultados obtenidos surge la necesidad de realizar campañas de educación vial mediante la publicación de lonas, volanteo y uso de botargas en colaboración con los estudiantes que integran las brigadas de la Unidad Interna de Protección Civil de la DAMC. Así mismo se realiza una propuesta de lineamientos titulado “Programa Divisional de Estacionamiento Controlado” basado en los Lineamientos Generales Para el Servicio de Estacionamientos Controlados de la Dirección General de Servicios Generales de la UNAM aprobados por la Comisión Especial de Seguridad del Consejo Universitario de la UNAM, en su sesión del 27 de mayo de 2015.

**ESTRATEGIA PARA LA EDUCACIÓN VIAL:
PROPUESTA DE LINEAMIENTOS PARA EL ESTACIONAMIENTO
CONTROLADO EN LA DAMC**

NOMBRE DEL PROGRAMA:

“PROGRAMA DIVISIONAL ESTACIONAMIENTO CONTROLADO”

ESLOGAN:

“SALUD Y SEGURIDAD, NUESTRA PRIORIDAD”

AUTORES:

LUCÍA VELÁZQUEZ VELÁZQUEZ

SAMANTHA CAROLINA RUÍZ LÓPEZ

PROFESOR ASESOR:

L.E. GERARDO TRIANO OVANDO

COORDINADOR OPERATIVO DE LA UIPC DAMC

ÍNDICE

ÍNDICE	77
INTRODUCCIÓN.....	78
OBJETIVOS DEL PROGRAMA.....	79
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:.....	79
DIAGNÓSTICO SITUACIONAL.....	80
CONTENIDOS CONCEPTUALES	83
ÁREAS RESPONSABLES PARA SU APLICACIÓN	83
PROPUESTA DE LINEAMIENTOS.....	84

México.

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.

INTRODUCCIÓN

El programa de Estacionamiento Controlado se elabora para uso exclusivo de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco (DAMC), cuyo propósito es crear en la comunidad universitaria una cultura vial, que incluya el uso correcto del estacionamiento y el respeto al Reglamento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco, es por eso que se han creado lineamientos que indican el uso adecuado de esta área, así como las disposiciones por el incumplimiento de las mismas, ya que la seguridad es responsabilidad de todos y la protección es personal.

De igual manera se mencionan recomendaciones generales en materia de prevención que todo conductor de vehículo debe acatar para la reducción y mitigación de accidentes.

OBJETIVOS DEL PROGRAMA

OBJETIVO GENERAL: Otorgar a la comunidad que conforma a la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, a los visitantes y proveedores que ingresan a la División con vehículos automotores y con bicicletas, un espacio de forma temporal para que hagan uso de éste al estacionar su medio de transporte de manera ordenada, adecuada y pertinente.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Informar a los usuarios del estacionamiento que existe un lineamiento acerca del uso del inmueble.
- Identificar las zonas de seguridad y las zonas prohibidas para estacionarse.
- Usar el circuito correctamente.
- Integrar las acciones de seguridad para salvaguardar la vida de la comunidad divisional.
- Juzgar y evaluar el funcionamiento de dicho programa.

DIAGNÓSTICO SITUACIONAL

La División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco está integrada aproximadamente por 2,000 alumnos y una plantilla de 100 profesores y 45 personas del área administrativa y de intendencia sindicalizados.

Se realiza una inspección en las áreas destinadas al estacionamiento:

- Conocer el número de áreas delimitadas destinadas al estacionamiento de los vehículos.
- Conocer el número de vehículos que hacen uso del estacionamiento.
- Saber el número de vehículos que se estacionan de manera correcta de acuerdo a la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.
- Usuarios que coloquen el tarjetón de forma visible en su vehículo.
- Percatarnos del correcto uso de las áreas destinadas a personas que cuentan con capacidades diferentes.

De donde se obtienen los siguientes resultados:

FORTALEZAS:

- Se cuenta con amplias áreas destinadas para estacionamiento.
- Se cuenta con delimitaciones con dimensiones y diseño normativo.
- Se cuenta con fáciles accesos de circulación que permiten la entrada y salida de los vehículos.

DEBILIDADES:

- No hay lineamientos para estacionamiento seguro en la Institución.
- Se observa de 70 usuarios del estacionamiento sólo 12 vehículos se posicionan en modo reversa lo que equivale a un 17% del total.
- En la distribución no se cuenta con estacionamientos designados para personas con capacidades diferentes, aun cuando hay rampas.

- No existe señalética de control de velocidad, uso del cinturón de seguridad, estacionamientos y prohibiciones.
- No se cuenta con rayado en pavimento que muestre la dirección de la circulación vehicular.
- El 83% de los usuarios se estacionan de manera incorrecta.
- No se cuenta con un registro vehicular actualizado de los usuarios DAMC.
- No se cuenta con un plan de emergencia de estacionamiento seguro ante eventos masivos.
- Se observa estacionamiento de vehículos en áreas verdes.
- No se hace un uso correcto del circuito.
- No existe un plan de sensibilización continua de educación vial.

OPORTUNIDADES:

- La Institución cuenta con factor humano comprometido a crear un programa de educación y seguridad vial.
- Existe el compromiso por parte de la Institución de colaborar y apoyar las acciones necesarias para fortalecer el programa de educación y seguridad vial.
- Existen espacios físicos que se podrían utilizar para ampliar la distribución del estacionamiento y crear nuevas áreas.
- Los espacios de estacionamiento son estratégicos para colocar extintores y contenedores de arena los cuales nos facilitan la extinción del fuego en caso de un incendio.
- Establecer lineamientos del uso correcto del estacionamiento.
- Proyectar la sensibilización y la continuidad del programa de educación y seguridad en los cuatro planes de estudio DAMC.
- Proyectar la sensibilización y la continuidad del programa de educación y seguridad en los cursos talleres de inducción de nuevo ingreso.

AMENAZAS:

- Las condiciones financieras que cubren las necesidades de la DAMC.
- Falta de identidad institucional por parte de los usuarios DAMC.
- Las áreas destinadas para estacionamiento no sean suficientes para el número de vehículos que ingresan a la institución, en vista del creciente número de usuarios.
- La no actualización y continuidad del programa por parte de las autoridades institucionales.

México.

de Tabasco.

CONTENIDOS CONCEPTUALES

ÁREAS RESPONSABLES PARA SU APLICACIÓN

Área administrativa: se encargará de proporcionar el área (cajón) de estacionamiento del vehículo dentro de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, de igual manera es quien elabora y otorga los tarjetones a cada usuario.

Área de cómputo: realizará el registro y control de los vehículos que ingresan a la División Académica.

Área de logística y vigilancia: permite el acceso a las instalaciones universitarias al usuario que porte tarjetón oficial de estudiante o profesor o bien le solicita una identificación para otorgarle uno de visitante independientemente de la actividad que realice la persona que ingrese a la institución, de igual manera vigila el correcto uso del circuito de acceso a la universidad, así como la forma correcta de estacionar los vehículos.

Conductor: Persona que conduce un medio de transporte terrestre.

Usuario: Es quien hace uso del estacionamiento de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco durante el tiempo que permanece dentro de las instalaciones de la Universidad y cumple con los lineamientos del Programa Estacionamiento Controlado DAMC.

Educación Vial: Es el conjunto de lineamientos, reglamentos y normas que toda persona aprende para utilizar correctamente las vías públicas y los medios de transportes.

Seguridad Vial: Es la aplicación de lo aprendido de la educación vial en la vía pública.

Peatón: Es toda persona que corre o camina en la vía pública.

PROPUESTA DE LINEAMIENTOS

A fin de salvaguardar la integridad física de la comunidad estudiantil, evitar accidentes en las vialidades y prevenir cualquier incidente con motivo del tránsito de vehículos, el M.A.P. Hugo Adrián Barjau Madrigal, director de La División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco de la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, comunidad estudiantil, al personal docente, administrativo y de intendencia hago saber:

Que la División que presido con fundamento en la Nom-034-Sct-2-2003, en la Ley Nacional de Tránsito y en el Reglamento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco, en sesión ordinaria apruebo el siguiente:

México.

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.

**LINEAMIENTOS DE ESTACIONAMIENTO DE LA DIVISIÓN ACADÉMICA
MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO.**

UNIVERSIDAD JUÁREZ AUTÓNOMA DE TABASCO

TÍTULO PRIMERO

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. El presente Lineamiento tiene por objeto regular la prestación del servicio de estacionamiento; sus disposiciones son de orden restringibles, de interés social y obligatorio en la circunscripción territorial de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco.

ARTÍCULO 2. Corresponde a la dirección de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco la aplicación de estos Lineamientos. El personal autorizado de dicha dependencia podrá realizar visitas de inspección en los estacionamientos que funcionen en la Institución educativa, a efecto de verificar el cumplimiento de las normas que se establecen.

ARTÍCULO 3. El estacionamiento es un servicio gratuito en espacios destinados para tal fin, dentro de las instalaciones de la Universidad.

ARTÍCULO 4. A partir del trámite del tarjetón y otorgamiento de éste, todo usuario del estacionamiento está obligado a cumplir con los presentes Lineamientos sin distinción alguna.

ARTÍCULO 5. Sin excepción, los miembros de la comunidad DAMC, deberán cumplir con los requisitos correspondientes para obtener el tarjetón vehicular y harán uso de un cajón en el que puedan dejar su vehículo.

ARTÍCULO 6. El color del tarjetón permitirá identificar el tipo de usuario que corresponda.

- Alumno: naranja
- Profesor: azul
- Administrativo: amarillo
- Sindicalizado: blanco
- Visitantes: verde

ARTÍCULO 7. La persona que tramite la obtención del tarjetón se le otorgará una copia de los Lineamientos presentes para su conocimiento y aplicación.

ARTÍCULO 8. El uso del tarjetón será responsabilidad del usuario, será personal e intransferible y la reposición de éste tendrá un costo.

ARTÍCULO 9. A cada persona ajena a la comunidad universitaria, previa entrega de una identificación, se le proporcionará un tarjetón de visitante.

ARTÍCULO 10. Todo usuario tendrá derecho a ocupar un cajón de estacionamiento de manera temporal, siempre y cuando presenten su tarjetón de identificación y cumplan con el presente lineamiento.

ARTÍCULO 11. Será obligación de todo usuario presentar su tarjetón de identificación al entrar a las instalaciones de la División, así como mantener dicho objeto en un lugar visible del automóvil durante todo el tiempo que permanezca dentro del estacionamiento.

ARTÍCULO 12. La omisión y violación de las disposiciones presentadas en este documento por parte del usuario, dará derecho a la Universidad a realizarle una llamada de atención, una sanción o a cancelarle el derecho al uso de estacionamiento.

ARTÍCULO 13. Los horarios del servicio de estacionamiento serán de las 6:00 a las 19:00 horas de lunes a viernes y de 7:00 a 14:00 horas los días sábados; solo con autorización oficial por escrito y debidamente justificados, se permitirá el acceso al estacionamiento en horas o días inhábiles. Los vehículos propiedad de la Universidad no estarán sujetos a este horario, debido a las actividades que se efectúan con ellos.

ARTÍCULO 14. Todo usuario tendrá la obligación de retirar su vehículo de las instalaciones antes de concluir el horario de servicio establecido en el artículo 13, excepto en casos de fuerza mayor obligatoriamente justificados.

ARTÍCULO 15. El usuario que sea sorprendido haciendo uso indebido del estacionamiento o no cumpliendo con los Lineamientos se le hará un llamado de atención verbal, posterior a esto si nuevamente se sorprende faltando o violando lo ya establecido en el Programa Estacionamiento Controlado se le hará llegar un llamado de atención por escrito, si dicho usuario hace caso omiso a los llamados de atención, será sancionado de acuerdo a la gravedad de la falta y a la normativa vigente que aplique en el tabulador de sanciones.

ARTÍCULO 16. La DAMC no se hará responsable por:

- Objetos de valor olvidados en el interior del auto.
- Incendio por deficiencia en la instalación eléctrica o falla del motor.
- Desperfectos mecánicos o eléctricos.
- Robos totales o parciales del interior o exterior del vehículo.
- Raspaduras, golpes o abolladuras hechas por vehículos de otros usuarios.
- Daños ocasionados por agentes perturbadores.
- Que el vehículo haya quedado abierto por descuido del usuario.
- Que el vehículo no sea retirado por el usuario dentro del horario establecido en el presente lineamiento.
- Que el usuario extravíe o preste a un tercero su tarjetón, para poder retirar el vehículo del estacionamiento.

ARTÍCULO 17. En caso de extravío del tarjetón, el usuario deberá reportarlo de inmediato a la oficina administrativa, a fin de que no se permita la salida del vehículo a menos que se documente la propiedad del mismo.

ARTÍCULO 18. Motocicletas y bicicletas. Se les permitirá el estacionamiento sólo en aquellas áreas designadas para tales medios de transportes.

ARTÍCULO 19. Visitantes y proveedores. Existe un área designada para estacionar los vehículos de dichas personas, la cual deberá ser indicada en caseta de seguridad.

ARTÍCULO 20. Accidentes dentro del estacionamiento. Será responsabilidad de los afectados el proceso de negociación para determinar quién o quiénes son los culpables del hecho, así como la intervención de las aseguradoras. La División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco les dará 30 minutos para poder llegar a un acuerdo, en el caso de no llegar al mismo, se solicitará el apoyo de un perito externo para deslindar responsabilidades.

CAPÍTULO ÚNICO

DE LAS OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES DE LOS USUARIOS DEL ESTACIONAMIENTO

ARTÍCULO 21. Todo usuario del estacionamiento debe estacionar su vehículo automotor en posición reversa.

ARTÍCULO 22. Son obligaciones de los propietarios de los vehículos las siguientes:

- I. Registrar el vehículo en el centro de cómputo.
- II. Utilizar el cinturón de seguridad.

- III. Al accesar a la Universidad deberá hacer alto total para mostrar el tarjetón vehicular al personal de logística o credencial de elector en caso de ser personal ajeno a la División.
- IV. Al entrar a las instalaciones de la división académica deberá hacerlo a una velocidad máxima de 10 km/h.
- V. Estacionarse en posición de reversa.
- VI. Respetar y seguir circuito y señales de circulación.
- VII. Dar preferencia al paso peatonal
- VIII. Hacer uso de las luces del vehículo de acuerdo al movimiento a realizar.

ARTÍCULO 23. Quedan prohibidas las siguientes acciones al momento de estacionarse de acuerdo a la Ley de Tránsito del Estado de Tabasco en su artículo nº 101:

- I. Sobre una zona peatonal o áreas verdes.
- II. Formando doble fila con otro vehículo.
- III. Frente a una entrada de estacionamiento.
- IV. En el área de una intersección.
- V. En las curvas que no permitan distinguir la continuidad de la vía.
- VI. En cualquier sitio donde lo prohíban las autoridades o las señales de tránsito.
- VII. En los lugares específicos para ascenso y descenso para discapacitados tales como rampas o en áreas de estacionamientos destinados para ellos.

ARTÍCULO 24. No obstruir accesos de entradas o salidas, a fin de prevenir congestionamientos viales en las arterias de ubicación del estacionamiento.

ARTÍCULO 25. Todo usuario del estacionamiento, debe respetar el área destinada para personas con capacidades diferentes.

ARTÍCULO 26. El conductor de todo vehículo automotor que ingrese a la Universidad, debe respetar el número máximo de ocupantes que puede transportar.

ARTÍCULO 27. En base a Ley de Tránsito del Estado de Tabasco en su capítulo 17 fracción 1 todo usuario deberá respetar los límites de velocidad establecidos en las instalaciones Universitarias.

ARTÍCULO 28. Todo usuario del estacionamiento está obligado hacer uso del cinturón de seguridad de acuerdo a lo establecido en la Ley de Tránsito del Estado de Tabasco en el capítulo 86 fracción nº 11.

TÍTULO SEGUNDO

CAPÍTULO PRIMERO

DE LAS VISITAS DE INSPECCIÓN

ARTÍCULO 29. La Dirección Divisional realizará visitas de inspección a los estacionamientos, a efecto de verificar el debido cumplimiento de las disposiciones contenidas en estos Lineamientos.

CAPÍTULO SEGUNDO

DEL TABULADOR DE SANCIONES

ARTÍCULO 30. El tabulador de sanciones en lo que al “resumen del concepto de la infracción” se refiere, tiene un fin orientador.

ARTÍCULO 31. Las aplicaciones de las sanciones derivadas de las infracciones cometidas se sujetarán a lo previsto en el presente Lineamiento, y por el siguiente tabulador, que establece cantidades mínimas y máximas de las sanciones.

TABULADOR DE SANCIONES

No	RESUMEN DE LA INFRACCIÓN	ARTÍCULO	OBSERVACIONES O SANCIONES NO ECONÓMICAS
1	Registro de vehículo.	4	El vehículo no podrá ingresar a la Universidad hasta no ser registrado.
2	Utilización del cinturón de seguridad.	4	Al conductor del vehículo se le retendrá por un día el tarjetón vehicular.
3	Conductor que no haga alto total para mostrar tarjetón.	4	No podrá hacer uso del estacionamiento por cinco días hábiles.
4	Conductor que no obedezca la velocidad máxima permitida dentro de la Universidad.	4	No podrá hacer uso del estacionamiento por cinco días hábiles.
5	Conductor que no se estacione en modo reversa.	4	No podrá hacer uso del estacionamiento por diez días hábiles.

6	Conductor que no obedezca circuito y señales de circulación.	4	No podrá hacer uso del estacionamiento por cinco días hábiles.
7	Conductor que no de preferencia al paso peatonal.	4	No podrá hacer uso del estacionamiento por cuatro días hábiles.
8	Conductor que no haga uso de las luces del vehículo.	4	No podrá hacer uso del estacionamiento por tres días hábiles.
9	Conductor que obstruya acceso de entrada o de salida.	5	No podrá hacer uso del estacionamiento por dos días hábiles.
10	Conductor que no respete lugares para personas con capacidades diferentes.	6	No podrá hacer uso del estacionamiento por diez días hábiles.
11	Conductor que exceda el límite de ocupantes en su vehículo.	7	No podrá hacer uso del estacionamiento por 5 días hábiles.

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco

TÍTULO TERCERO

CAPÍTULO PRIMERO

RECOMENDACIONES

De interés general para toda la comunidad Universitaria, a continuación, se enlistan las siguientes recomendaciones de seguridad, para que sean consideradas y aplicadas como parte de las responsabilidades como conductor:

1. Antes de que te retires de tu vehículo no olvides tus llaves dentro del mismo, asegúrate de llevar lo que necesites y que esté bien cerrado.
2. No dejes objetos de valor dentro de tu vehículo estacionado.
3. No dejes objetos inflamables dentro de tu vehículo que puedan detonar con el calor.
4. Asegúrate de no dejar las luces de tu vehículo encendidas, para evitar que se descargue la batería.
5. Respeta a los peatones, no invadiendo las zonas señaladas, cediéndoles el paso, si ves personas cerca no excedas tu velocidad y extrema precauciones.
6. Toma las medidas necesarias para no llegar tarde a tus compromisos y trata de evitar las horas pico, en que hay mayor tráfico y riesgo de un accidente.
7. No olvides prestar atención de todos los señalamientos viales, áreas en que puedes y no puedes estacionarte, límites permitidos de velocidad, horarios de permanencia y sobre todo cubrir los requisitos básicos para tu ingreso al estacionamiento.
8. No olvides revisar tu vehículo antes de salir de tu casa (aceite, agua y aire de llantas), para evitar accidentes y contratiempos.
9. Cuando circules por calles y avenidas no olvides que debes respetar semáforos y señalamientos viales como: uso del cinturón de seguridad, no manejar en estado de ebriedad y/o con ingestión de medicamentos que alteren el sistema nervioso, no exceder los límites de velocidad, para así evitar accidentes.

10. Al aproximarte a cruces detente, observa hacia ambos lados y escucha antes de continuar manejando.
11. No arriesgues tu vida, manejando con prisa y jugando carreras con otros vehículos.
12. Se cortés con tus hábitos de manejo, ya que son un reflejo de tu educación y tu personalidad. siempre que conduzcas respeta y cede el paso al peatón y al ciclista.
13. evita el uso excesivo del claxon en zonas urbanizadas.

REALIZADO EN EL MES DE MAYO DEL 2015

PUBLICADO EL DÍA

ÚLTIMA REFORMA

México.

Autónoma de Tabasco.

CONCLUSIONES

De acuerdo con el CONAPRA (2015) el Estado de Tabasco ocupa el segundo lugar a nivel nacional en muertes por accidentes de tránsito, que en su mayoría ha sido por desconocimiento y apego a la normatividad, por ausencia de señalizaciones, inclusive por falta de educación vial, ya sea como conductor, usuario del transporte público o peatón. Esta problemática ha conducido a la realización de la investigación *Educación vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, una estrategia para la prevención de accidentes*; cuyo objetivo condujo a la realización de un diagnóstico de educación vial en la DAMC que incluye la prevalencia de accidentes y el conocimiento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco. Este diagnóstico dio pauta para el establecimiento de lineamientos en materia de estacionamiento controlado dentro de la División como estrategia para la prevención de accidentes.

Se identificó que sólo el 51% de la población tiene el conocimiento y apego a la normatividad en materia de educación vial; un 27% sabe sobre las medidas de seguridad básicas que debe tomar en la vía pública.

Los resultados obtenidos en el rubro de conocimiento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco demuestran que la población encuestada de la DAMC no tiene conocimiento representado por el 79.36% incluyendo profesores, administrativos, personal de intendencia sindicalizados y alumnos.

La prevalencia de accidentes es representada por una tercera parte de la población con el 38%, donde el esguince cervical fue el tipo de lesión más frecuente con el 29%. La mitad de los usuarios del estacionamiento de la DAMC se estacionan de manera correcta, el 69% no tiene conocimiento de las obligaciones peatonales y el 67.4% no usa los puentes peatonales.

Los datos reflejan una contradicción en cuanto al conocimiento que se tiene de la normatividad en materia de vialidad puesto que indican no tener conocimiento de ésta, pero si la aplican. ¿Cómo se puede aplicar algo que no conoces?

La educación vial es un precursor identificable y corregible, si se aborda de manera oportuna y efectiva. La contribución de este trabajo ante la prevención y reducción de accidentes es el lineamiento que se ha diseñado como estrategia, cuya aplicación y seguimiento podría contribuir en la educación vial de la población que labora en la DAMC. La práctica de la educación vial requiere de cultura, valores y conciencia mismos que se manifiestan a través de las actitudes del propio ser humano.

Este proceso de concientización es una oportunidad para el área de Atención Prehospitalaria y Desastres que permite desarrollar e integrar planes, programas de mejoramiento dirigido a los usuarios de vía pública, conductores y peatones. Para ser efectivas deben ser claras, precisas y realistas permitiendo así el cambio de la conducta humana y creando una buena cultura sobre la educación vial.

RECOMENDACIONES

Esta investigación debe ser un medio para desarrollar e implementar medidas en materia de educación vial en la DAMC, para disminuir el número de accidentes viales y así contar con una mejor calidad de vida.

- De acuerdo con los resultados obtenidos podemos notar que a pesar del grado de estudio que se tiene en la universidad aún desconocemos de la normatividad que rige la vialidad y tránsito en el Estado de Tabasco.
- Es necesario concientizar a la población estudiantil para hacer el uso correcto de las vías públicas, así como el cumplimiento de la ley de tránsito del Estado de Tabasco.
- Realizar campañas para promover el autocuidado en la vía pública, como el respeto de los pasos peatonales, los señalamientos viales, los límites de velocidad, el uso de los puentes peatonales.

Responsabilidades como conductor:

- Respeta a los peatones, no invadiendo las zonas señaladas, cediéndoles el paso, si ves personas cerca no excedas tu velocidad y extrema precauciones.
- Toma las medidas necesarias para no llegar tarde a tus compromisos y trata de evitar las horas pico, en que hay mayor tráfico y riesgo de un accidente.
- No olvides prestar atención de todos los señalamientos viales, áreas en que puedes y no puedes estacionarte, límites permitidos de velocidad, horarios de permanencia y sobre todo cubrir los requisitos básicos para tu ingreso al estacionamiento.
- No olvides revisar tu vehículo antes de salir de tu casa (aceite, agua y aire de llantas), para evitar accidentes y contratiempos.

- Cuando circules por calles y avenidas no olvides que debes respetar semáforos y señalamientos viales como: uso del cinturón de seguridad, no manejar en estado de ebriedad y/o con ingestión de medicamentos que alteren el sistema nervioso, no exceder los límites de velocidad, para así evitar accidentes.
- Al aproximarte a cruceros detente, observa hacia ambos lados y escucha antes de continuar manejando.
- No arriesgues tu vida, manejando con prisa y jugando carreras con otros vehículos.
- Sé cortés con tus hábitos de manejo, ya que son un reflejo de tu educación y tu personalidad. Siempre que conduzcas respeta y cede el paso al peatón y al ciclista.

Normas de seguridad del peatón:

- Camine siempre por la banqueta.
- Cruce sólo en las esquinas.
- No salga corriendo entre dos vehículos.
- Evite que sus niños jueguen en la calle.
- Obedezca las indicaciones del oficial de tránsito.

Normas de seguridad del pasajero:

- Aborde el vehículo en las paradas establecidas o en un lugar seguro.
- Exija el boleto del viajero, es su comprobante de pago y su seguro en caso de accidente.

- No distraiga al conductor.
- Prevea con tiempo su descenso de la unidad de transporte.
- Sea cortés; las damas, ancianos y las personas con capacidades especiales merecen respeto, cédales el paso o un asiento.

México.

de Tabasco.

GLOSARIO

Aprendizaje significativo: es el resultado de las interacciones de los conocimientos previos y los conocimientos nuevos y de su adaptación al contexto, y que además va a ser funcional en determinado momento de la vida del individuo.

Conductor: Toda persona que maneje un vehículo por la vía pública

Cultura: conjunto de formas y expresiones que caracterizarán en el tiempo a una sociedad determinada.

Educación: de acuerdo a Aristóteles "La educación consiste en dirigir los sentimientos de placer y dolor hacia el orden ético". Platón: "Educar es dar al cuerpo y al alma toda la belleza y perfección de que son capaces".

Educación formal: es el proceso de educación integral correlacionado que abarca los niveles educativos y que conlleva una intención deliberada y sistemática que se concretiza en un currículo oficial, aplicado con definidos calendario y horario, es el aprendizaje ofrecido.

Educación informal: es un proceso de aprendizaje continuo y espontáneo que se realiza fuera del marco de la educación formal y la educación no formal, como hecho social no determinado, de manera no intencional, es decir la interacción del individuo con el ambiente, con la familia, amigos, y todo lo que le rodea.

Educación no formal: es el aprendizaje que se obtiene en las actividades de la vida cotidiana relacionadas con el trabajo, la familia o el ocio. No está estructurado (en objetivos didácticos, duración ni soporte) y normalmente no conduce a una certificación,

ha sido creado expresamente para satisfacer determinados objetivos, surge a partir de grupos u organizaciones comunitarias.

Educación vial: aprendizaje de conocimientos, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras. Que permitan a los ciudadanos/as dar una respuesta adecuada (segura y fluida), en las distintas situaciones de tráfico en las que se puedan ver inmersos, ya sea como peatón, pasajero/a o conductor/a".

Estrategias: una estrategia es un conjunto de acciones que se llevan a cabo para lograr un determinado fin.

Infracción: Conducta realizada por el usuario de la vía pública que transgrede alguna disposición de esta Ley y su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción.

Morbilidad: número de personas que enferman en una población y período determinados.

Mortalidad: número de defunciones en una población y período determinados.

Peatón: Toda persona que transita a pie por la vía pública.

Prescripción: Extinción de una acción o sanción por el efecto del paso del tiempo.

Prevención: conjunto de actos y medidas que se ponen en marcha para reducir la aparición de los riesgos ligados a enfermedades o a ciertos comportamientos nocivos para la salud.

Promoción: conjunto de actividades que se realizan para comunicar apropiadamente un mensaje a su público objetivo, con la finalidad de lograr un cambio en sus conocimientos, creencias o sentimientos, a favor de la empresa, organización o persona que la utiliza.

Sanción: Pena corporal, administrativa o pecuniaria aplicada por actos u omisiones que infrinjan la normatividad en materia de tránsito y vialidad.

Seguridad vial: Entendemos la seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas.

Tránsito: es la acción o efecto de trasladarse por la vía pública.

Vehículo: Todo medio de tracción mecánica, humana o animal, que se utiliza para transportar personas, animales o cosas.

Vialidad: Es el sistema de vías públicas utilizado para el tránsito de vehículos, peatones y animales.

Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito, entre los que se encuentran autopistas, carreteras, puentes, avenidas, calles, andadores, brechas, caminos pavimentados o de terracería, banquetas, pasos de circulación temporal o permanente de competencia estatal o municipal.

Vida cotidiana: se entiende como vida a la existencia. El término suele aludir a la actividad que lleva a cabo un ser orgánico o, con mayor precisión, a su capacidad de nacer, desarrollarse, reproducirse y morir. Lo cotidiano, por otra parte, es aquello que se realiza todos los días.

Valores: principios que nos permiten orientar nuestro comportamiento en función de realizarnos como personas.

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
México.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Baptista, P; Reyes, J. (2014) Los Jóvenes y La Educación para la Cultura de la Seguridad Vial. Artículo Revista Panamericana.

Calameo. (2015). Cultura vial. Recuperado de: mx.org/articulos/2015-05-20-qu-es-cultura-vial.

Degdale, Files. (2012). Recuperado de www.uv.mx

Educación Vial. (2016). SIMIVIAL. Recuperado de <http://conceptodefinicion.de/educacion-vial/>.

Fernández, G. (2009). Programa de Seguridad Vial para Jóvenes Universitarios en la Universidad Nacional de Cuyo. Recuperado en <https://www.google.com.mx/search?biw=1366&bih=662&q=Programa+de+Seguridad+Vial+para+J%C3%B3venes+Universitarios+en+la+Universidad+Nacional+de+Cuyo>.

Gobierno del Estado de Tabasco. (2015). Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.

_____.(2007). Relamento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.

IA, G. (2014). Propuesta educativa sobre la educación vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena . Recuperado en <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/7217/1/3467-0430881.pdf>

INEGI. (2011). Base de defunciones del Estado de Tabasco. Recuperado en <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/registros/vitales/mortalidad/>

Magisterio María Suárez de la Paz. (2010). Definición de educación. Recuperado en http://mariasdip.blogspot.mx/2010/11/definicion-de-educacion-por-diferentes_24.html

OMS. (2015). Situación de la Seguridad Vial en el Mundo. Recuperado en http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/

OMS. (2016). Lesiones Causadas por el Tránsito. Recuperado en <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>

OPS, OMS. (2016). Informe sobre la seguridad vial en las Américas 2016. Washington. Recuperado en http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=12316%3Areport-road-safety-in-the-americas&catid=9270%3ARoad-safety-reports&Itemid=41441&lang=es

SCT. (marzo de 2016). Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Recuperado en <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/publicaciones/senalamiento/>.

SCT, Transporte y Medicina Preventiva. (2012). Estrategia Nacional de Seguridad y Educación Vial 2011-2020. México. Recuperado en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011

SCTCONAPRA. (2015). Informe sobre la seguridad vial en México. Recuperado en <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Informe2015.pdf>

Secretaría de Salud. (2013). Tercer Informe Sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2013. Recuperado en http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Situacion_Global_SeguridadVial2013.html.

Secretaría de Salud. (2014). Programa de Acción Específico para la Seguridad Vial. Recuperado en <https://www.gob.mx/salud/documentos/programa-de-accion-especifico-pae-seguridad-vial-2013-2018?state=published>

Seguridad Vial. (2013). Recuperado en <http://culturavial.com/seguridad-vial/que-es-seguridad-vial.html>.

UNAM. (2015). Lineamientos Generales Para el Servicio de Estacionamientos Controlados de la Dirección General de Servicios Generales. Recuperado en <https://consejo.unam.mx/legislaci%C3%B3n-universitaria/lineamiento-estacionamiento>.

Juárez Autónoma de Tabasco.
México.

ANEXOS

ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS

Tabla 1. Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como usuario de la vía pública.....	62
Tabla 2. Conocimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como conductor de vehículo.	62
Tabla 3. Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como conductor de vehículo.	63
Tabla 4. Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como conductor de motocicleta.....	65
Tabla 5. Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como peatón.	65
Tabla 6. Cumplimiento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco como usuario del transporte público.....	66
Tabla 7. Conocimiento sobre el uso de la vía pública de acuerdo con la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.	67
Tabla 8. Víctimas de accidente de tránsito.....	69
Tabla 9. Tipo de lesión por accidente de tránsito.	70
Tabla 10. Uso del cinturón de seguridad.	xii
Tabla 11. Uso del teléfono celular al conducir.	xiii
Tabla 12. Se estaciona de reversa en la DAMC.....	xv

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Señales preventivas.....	xvi
Ilustración 2. Señales restrictivas.....	xvii
Ilustración 3. Señales informativas de identificación.....	xviii
Ilustración 4. Señales informativas de destino.....	xviii
Ilustración 5. Señales informativas de recomendación y de información general.....	xix
Ilustración 6. Señales informativas de servicios y turísticas.....	xix

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
México.

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Víctimas de accidente de tránsito.	70
Gráfico 2. Tipo de lesión por accidente de tránsito.	71
Gráfico 3. Uso del cinturón de seguridad.	xii
Gráfico 4. Conocimiento y apego a la normatividad.	xiii
Gráfico 5. Conocimiento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.....	xiv
Gráfico 6. Conocimiento de señalizaciones y límites de velocidad.	xiv
Gráfico 7. Conocimiento de las obligaciones peatonales.	xv

México.

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.

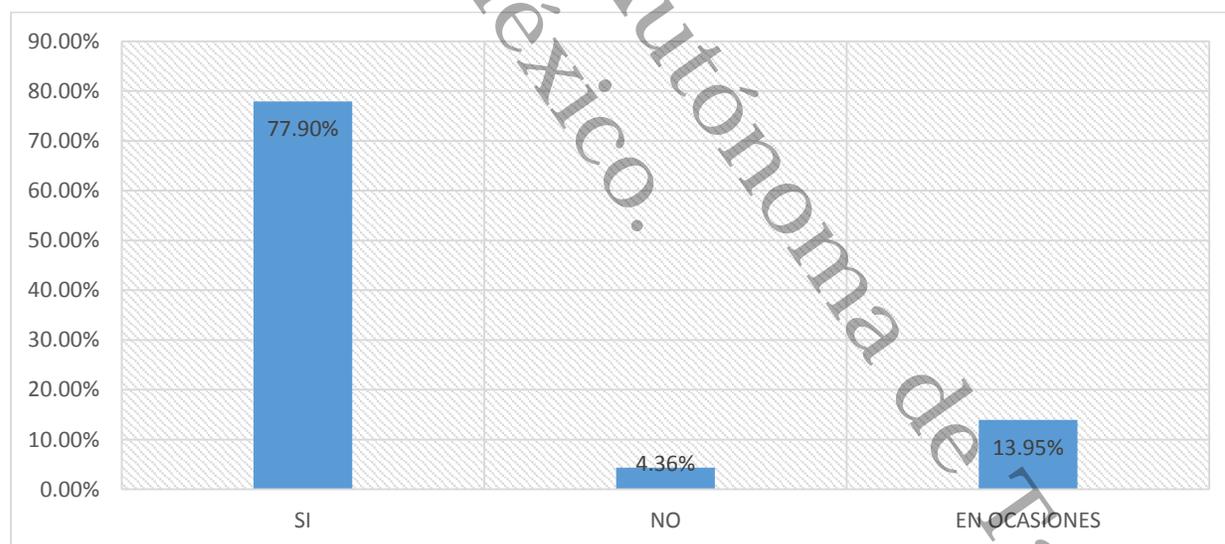
Tablas y gráficos por sujeto de investigación

Tabla 10. *Uso del cinturón de seguridad.*

CATEGORÍA	Si	%	No	%	En ocasiones	%
Personal Docente	41	91.11	1	2.22	2	4.44
Personal Sindicalizados	38	92.68	0	0	3	7.31
Alumnos Rehabilitación Física	56	78.87	3	4.22	12	16.90
Alumnos Médico Cirujano	58	76.31	3	3.94	10	13.15
Alumnos Atención P y D	36	69.23	7	13.46	6	11.52
Alumnos Enfermería	39	70.90	1	1.81	15	27.27
Total	268	77.9	15	4.3	48	13.9

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Gráfico 3. *Uso del cinturón de seguridad.*



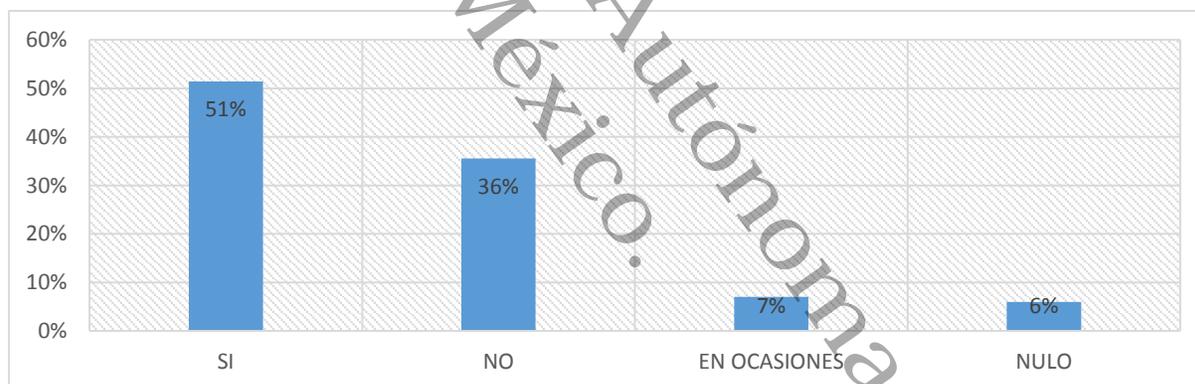
FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Tabla 11. *Uso del teléfono celular al conducir.*

CATEGORÍA	Si	%	No	%	En ocasiones	%	Nulo	%
Personal Docente	24	53.33	5	11.1	10	22.22	6	13.33
Personal Sindicalizado	18	43.90	2	4.87	8	19.51	13	31.70
Alumnos Rehabilitación Física	15	21.12	2	2.81	11	15.49	43	60.56
Alumnos Médico Cirujano	27	35.52	1	1.31	6	7.89	42	55.26
Alumnos Atención P y D	13	25	2	3.84	2	3.84	35	67.30
Alumnos Enfermería	12	21.81	1	1.81	9	16.36	37	67.27
Total	109	31.6	13	3.7	46	13.3	176	51.1

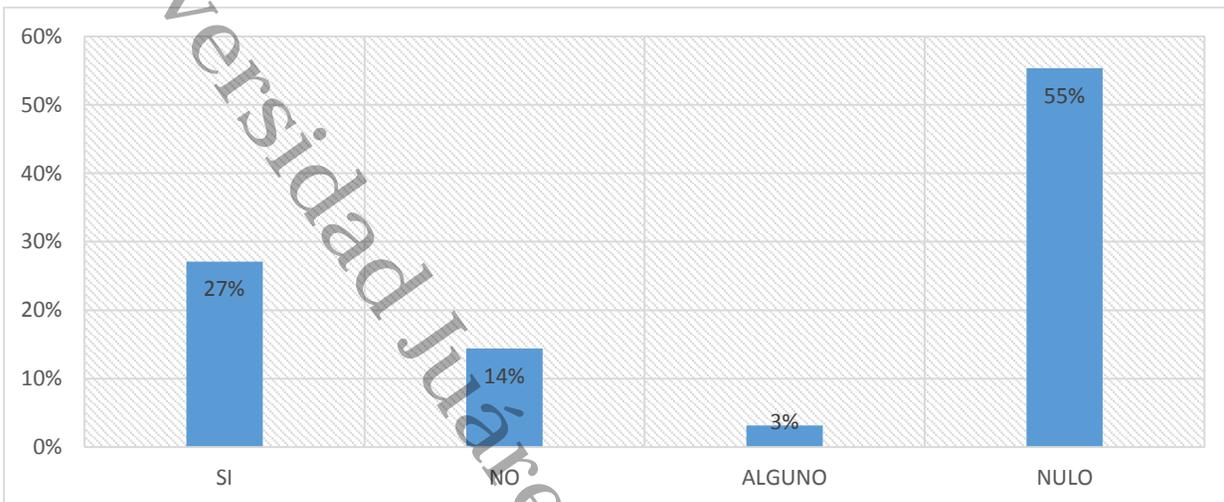
FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Gráfico 4. *Conocimiento y apego a la normatividad.*



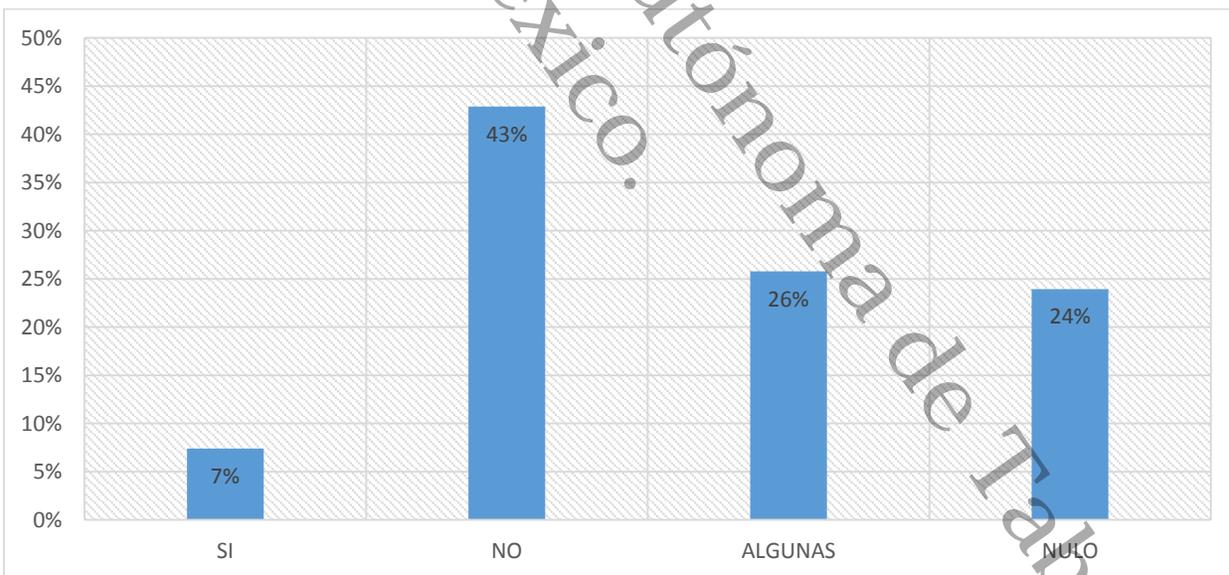
FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Gráfico 5. Conocimiento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.



FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Gráfico 6. Conocimiento de señalizaciones y límites de velocidad.



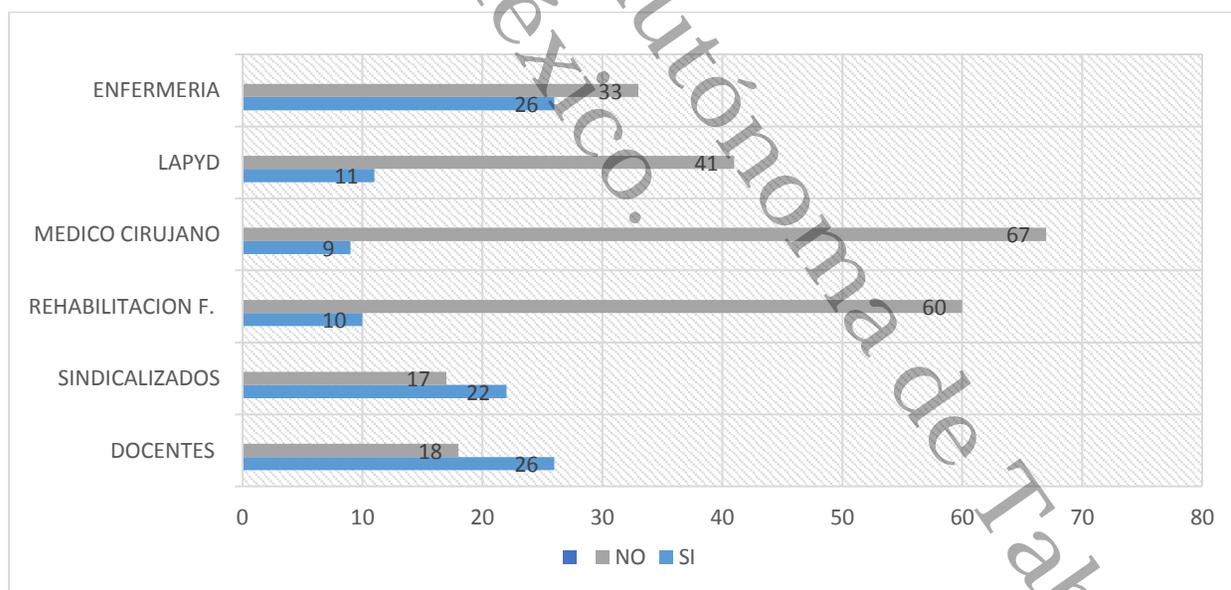
FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Tabla 12. Se estaciona de reversa en la DAMC.

CATEGORÍA	Si	%	No	%	En ocasiones	%	Nulo	%
Personal Docente	28	62.22	3	6.66	5	11.11	9	20
Personal Sindicalizado	13	31.70	10	24.39	5	12.19	13	31.70
Alumnos Rehabilitación Física	6	8.45	12	2.81	0	0	53	74.64
Alumnos Médico Cirujano	12	15.78	15	19.73	0	0	49	64.47
Alumnos Atención P y D	6	11.53	2	3.84	0	0	44	84.61
Alumnos Enfermería	4	7.27	9	16.36	1	1.81	45	81.81
Total	69	20.3	51	14.8	11	3.1	213	61.9

FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Gráfico 7. Conocimiento de las obligaciones peatonales.



FUENTE: Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco, 2016.

Ilustración 1. Señales preventivas.

 <p>Curva</p>	 <p>Curva Cerrada</p>	 <p>Curva Sinuosa</p>	 <p>Entronque</p>
 <p>Incorporación de Tránsito</p>	 <p>Estrechamiento del Camino</p>	 <p>3.20 m Ancho Libre</p>	 <p>Superficie Derrapante</p>
 <p>Pendiente Peligrosa</p>	 <p>Cruce de Escolares</p>	 <p>Cruce de Ferrocarril</p>	 <p>Camino Dividido</p>

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte. SCT. GOB.MX.

Ilustración 2. Señales restrictivas.

 <p>Alto</p>	 <p>Ceda el Paso</p>	 <p>Límite Máximo de Velocidad</p>	 <p>Vuelta Derecha Continua</p>
 <p>Solo Vuelta Izquierda</p>	 <p>Doble Circulación</p>	 <p>Conserve su Derecha</p>	 <p>Paso Restringido</p>
 <p>Prohibido Rebasar</p>	 <p>Prohibido Estacionarse</p>	 <p>Prohibida la Vuelta a la Derecha</p>	 <p>Prohibido el Paso de Vehículos Pesados</p>

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte. SCT. GOB.MX.

Ilustración 3. Señales informativas de identificación.



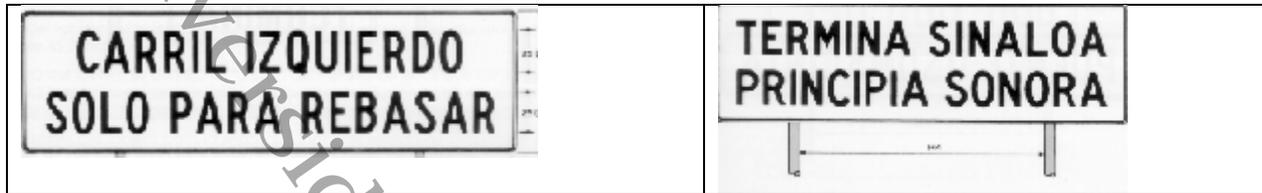
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte. SCT. GOB.MX.

Ilustración 4. Señales informativas de destino.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte. SCT. GOB.MX.

Ilustración 5. Señales informativas de recomendación y de información general.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte. SCT. GOB.MX.

Ilustración 6. Señales informativas de servicios y turísticas.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte. SCT. GOB.MX.

Consentimiento Informado

UNIVERSIDAD JUÁREZ AUTÓNOMA DE TABASCO

DIVISIÓN ACADÉMICA MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO

CARTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

COMALCALCO, TABASCO A: _____

POR MEDIO DE LA PRESENTE YO: _____

Autorizo mi participación en el Proyecto de Investigación titulado: **“La Educación Vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco una Estrategia para la Prevención de Accidentes”**.

Tiene como objetivo identificar la prevalencia, los riesgos a los accidente de tránsito en sus diferentes categorías: peatón, conductor y usuario de transporte público; así como un apego a la normatividad de tránsito y vialidad del Estado de Tabasco.

Se me ha explicado que mi participación consistirá en contestar un cuestionario acerca de diferentes factores de riesgo de accidentes de tránsito.

Declaro que se me ha informado ampliamente como los posibles riesgos, inconvenientes, molestias y beneficios que se pudieran presentar.

Declaro que me ha sido explicado ampliamente por las: Samantha Carolina Ruíz López y Lucía Velázquez Velázquez sobre derivados de mi participación en el estudio que son los siguientes:

La información obtenida a través de este estudio será mantenido bajo estricta confidencialidad y su nombre no será utilizado. Usted tiene el derecho de retirar el consentimiento para la participación en cualquier momento. Si tiene alguna pregunta sobre esta investigación se puede comunicar con nosotras al correo: sammy karol@live.com.mx o con nuestra asesora de investigación M. en P. Rocío González Pérez al correo: Lucia.velazquez_27@hotmail.com

Sin perjuicio de los procedimientos que se realizaran declaro tener la plena capacidad, conciencia y lucidez, para reducir y aceptar el procedimiento de diagnóstico bajo mi completa responsabilidad.

Samantha Carolina Ruíz López

NOMBRE Y FIRMA

Lucía Velázquez Velázquez

NOMBRE Y FIRMA

NOMBRE Y FIRMA



Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la DAMC

UNIVERSIDAD JUAREZ AUTONOMA DE TABASCO

DIVISION ACADEMICA MULTIDISCIPLINARIA DE COMALCALCO



Instrumento para diagnosticar el nivel de Educación Vial en la Comunidad Universitaria de la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco

N° DE ENCUESTA

Esta encuesta es de carácter voluntario, confidencial y anónimo.

Tiene como objetivo identificar la prevalencia, los riesgos a los accidentes de tránsito en sus diferentes categorías: peatón, conductor y usuario de transporte público; así como el apego a la normatividad de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.

Es importante que responda todas las preguntas, ya que su colaboración es fundamental para mejorar la situación actual sobre la seguridad vial en la División Académica Multidisciplinaria de Comalcalco y evitar riesgo de accidente.

Instrucciones: marca con una X la respuesta correcta.

Edad: _____

Sexo: _____

Ocupación:

Alumno		Docente		Personal	
Lic. Médico cirujano		Lic. Médico cirujano		Técnico laboratorista	
Lic. Enfermería		Lic. Enfermería		Personal administrativo	
Lic. Rehabilitación física		Lic. Rehabilitación física		Personal de logística	
Lic. Atención Prehospitalaria y Desastres		Lic. Atención Prehospitalaria y Desastres		Personal de intendencia	
		Todas las anteriores			

Usuario de la vía pública

1. ¿Respetas las Leyes de Tránsito?

Si	
No	
En ocasiones	

2. ¿Cumple con la obligación del uso de cinturón de seguridad?

Si	
No	

En ocasiones	
--------------	--

3. ¿Conoce bien el reglamento de la Ley de Tránsito del Estado de Tabasco?

Si	
No	

4. ¿Conoce cuáles son las señales preventivas?

Si	
No	

5. ¿Ha sido víctima de algún tipo de accidente de tránsito?

Si	
No	

6. ¿Qué papel fungió durante el accidente?

Peatón	
Conductor	
Copiloto	
Usuario del transporte público	

7. ¿Qué tipo de lesión sufrió?

Esguince cervical	
Fractura	
Trauma craneoencefálico	
Otros	
Ninguna lesión	

8. ¿Ha sido sancionado por incumplimiento de las leyes de tránsito del Estado de Tabasco?

Si	
No	

Conductor

9. ¿Sabe conducir vehículos automotores?

Si	
No	

Si su respuesta es No pase a la pregunta número 30

10. ¿Cuenta con algún tipo de licencia o permiso para conducir?

Si	
No	

11. ¿Qué tipo(s) de licencia posee?

Chofer	
Automovilista	
Motociclista	
Ninguna	

12. Para obtener la licencia, ¿realizó el curso de educación vial que imparte la Secretaría de Seguridad Pública del Estado?

Si	
No	

13. ¿Conoce cuál es la manera correcta de estacionarse?

Si	
No	

14. ¿Respetas la prohibición del uso del teléfono mientras conduce?

Si	
No	
En ocasiones	

15. ¿Ha conducido bajo la influencia de alguna droga?

Si	
No	

16. ¿Respetas los límites de velocidad?

Si	
No	
En ocasiones	

17. Del siguiente tabulador de velocidades, marque el incorrecto

Carretera federal de cuota	110 km/h	
Carretera federal libre	95 km/h	
Carretera estatal de cuota	120 km/h	
Carretera estatal libre	95 km/h	
Vías de terracería	50 km/h	
Cruce de poblados	30 km/h	
Zonas de afluencia de público	10 km/h	

18. ¿Disminuye la velocidad a 10 k/h al entrar a la DAMC?

Si	
No	
En ocasiones	

19. ¿Se estaciona en posición de reversa en el estacionamiento de la DAMC?

Si	
No	
En ocasiones	

20. Los conductores tienen preferencia de pasos para su vehículo respecto a los peatones, excepto cuando:

Vayan a girar con su vehículo para entrar a otra vía y hayan peatones cruzándolo y no exista paso señalizado para estos	
No exista paso peatonal señalizado	
La luz del semáforo se encuentre en color verde	

21. Señale el enunciado incorrecto:

Los conductores tienen la responsabilidad de controlar sus vehículos así como de la conducta de sus pasajeros	
Respetar y obedecer las indicaciones establecidas en señalamientos restrictivos e informativos	
Los conductores pueden hacer uso de dispositivos auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido que entorpezcan la audición de ambos oídos	

22. ¿Cuál es la función del velocímetro?

Indicar la distancia recorrida	
Indicar la velocidad de la circulación	
Indicar las revoluciones del motor	

23. Cuando llueve después de un largo periodo de tiempo seco, es probable que la calzada esté más resbalosa...

Cuando recién para la lluvia	
Una dos horas después que para la lluvia	
Después de dos horas de lluvia	
Unos 5 minutos después de que comienza a llover	

24. ¿Cuenta con botiquín de primeros auxilios en su vehículo?

Si	
No	

25. ¿Porta extintor en su vehículo?

Si	
No	

26. ¿Considera que es importante conocer las normas de vialidad?

Si	
No	

Si es conductor de motocicleta responda las siguientes preguntas, si no, pase al apartado de Peatón.

27. Cuando conduce motocicleta ¿Usa correctamente el casco?

Si	
No	
En ocasiones	

28. ¿Cuántas personas han viajado con usted en su motocicleta?

1	
2	
Siempre viajo solo/a	

29. ¿Considera importante que su acompañante use casco?

Si	
No	

30. ¿Porta con los documentos obligatorios (licencia de manejo, tarjeta de circulación)?

Si	
No	

Peatón

31. ¿Tiene conocimiento de las obligaciones peatonales?

Si	
No	

32. ¿Al cruzar una calle o avenida hace uso del teléfono celular?

Si	
No	
En ocasiones	

33. Cuando camina por la acera (banqueta) a que hay que prestar más atención a...

Los ancianos	
Las salidas de los garaje	
Tus pertenencias	

34. ¿Cruza las calles por los pasos peatonales?

Si	
No	
En ocasiones	

35. ¿Hace uso de los puentes peatonales?

Si	
No	
En ocasiones	

36. De los siguientes enunciados marque aquel que considere una prohibición para el peatón:

Ayudar a las personas con capacidades diferentes	
Transitar sobre el arroyo vehicular, salvo el caso de que no exista banqueta	
Permitir el paso a los vehículos de emergencia.	

37. ¿Por qué parte de la vía deben circular los peatones, como norma general?

Por el borde de las calles	
Por la acera	
Por la calzada	

38. Si camina con frecuencia por una carretera de noche debe...

Hacer señales con el brazo	
Caminar en grupo, haciendo fila india	
Llevar consigo una prenda con reflejante	
Caminar sin problema	

39. ¿Si una persona que transitaba en patines sobre la vía pública es arrollada por un vehículo motor quien es el responsable del siniestro?

El conductor del vehículo	
La persona arrollada	
Ambos	

40. ¿Ha viajado con un conductor que haya consumido más alcohol de lo permitido?

Si	
No	
En ocasiones	

Usuario de Transporte Público

41. ¿Al abordar un transporte de servicio público plus, de primera clase y taxis hace uso del cinturón de seguridad?

Si	
No	
En ocasiones	

42. ¿Al abordar los autobuses públicos respeta los asientos destinados para los usuarios con capacidades diferentes?

Si	
No	
En ocasiones	

43. ¿Al descender del transporte público respeta la parada de autobús?

Si	
No	
En ocasiones	

44. ¿Si observa un autobús de transporte público con exceso de pasajeros y necesita viajar, qué haría?

Me subo sin problema	
Recomiendo que cargue lo establecido y no me subo	
Recomiendo que cargue lo establecido y me subo	
Denuncio la negligencia	
No me subo	

45. ¿Cómo le fue en la resolución del instrumento?

Excelente	
Bien	
Regular	
Mal	